ANNO II N. 10 RIVISTA MENSILE OTTOBRE 1918

TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TVRISMO NAZIONALE, MOVIMENTO DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

ACCUMULATORI
ELETTRICI
HENSEMBERGER

PER TUTTE LE APPLICAZIONI

COSTRUZIONE SPECIALE PER LA MESSA IN MARCIA AUTOMATICA DELLE VETTURE “LANCIA„

Batterie speciali per accoppiamento con dinamo e per l'avviamento elettrico dei motori

Batterie per propulsione sommergibili (Fornitori R. Marina)

Batterie per radiotelegrafia (Fornitori Compagnia Marconi)

LISTINI - ISTRUZIONI - PREVENTIVI - PROGETTI - SOPRALUOGHI gratis a richiesta.

Fornitori della R. Marina di accumulatori per Sommergibili

Soc. An. GIOV. HENSEMBERGER - MONZA - Milano

FORNITORI DELLE FERROVIE DELLO STATO

25.000 Batterie in servizio per l'illuminazione Elettrica dei treni dell'intera rete.

SOMMARIO del Fascicolo di Ottobre 1918. N. 10

Redazione, Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

ANNO II - N. 10. TOURING CLUB ITALIANO OTTOBRE 1918.

L'abbonamento ai 12 numeri annui è di L. **6,05** (per l'estero L. **9,05**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.
L'abbonamento può farsi altresì pei soli mesi da Settembre (compreso) a Dicembre (4 numeri). Prezzo L. 2.05 (per l'estero L. 3.05).

COEFFICIENTI DI PROGRESSO SARDO

La Sardegna non è abbandonata.

Alcuni provvedimenti legislativi a favore della Sardegna ebbero fra il 1914 e il 1916 un attivo svolgimento, che potrà interessare molto di conoscere e che perciò esponiamo qui sulla traccia di una relazione ministeriale del marzo 1916.

Queste note, come le altre pubblicate in questa stessa Rivista precedentemente (1), hanno il modesto scopo di illuminare sempre più la comprensione della *Guida della Sardegna* del T. C. I., attualmente in distribuzione ai Soci.

Non si considerano qui le condizioni economiche in cui tali provvedimenti si sono applicati. Come sempre, ciò che lo Stato fa costa a più doppi quanto fa il privato, ma giova ricordare che, senza la spinta statale, continuerebbe indisturbata in Sardegna quell'atonia dannosa che è dovuta in parte alle circostanze locali ed in parte alla deficienza di iniziativa privata che abbiamo le une accennate e l'altra deplorata nel citato articolo de *Le Vie d'Italia*.

I provvedimenti di cui qui faremo rapido cenno in modo particolare, sono quelli in applicazione di una legge (16 luglio 1914), nata in seguito all'annata disastrosa in cui la siccità fece nell'Isola danni enormi, mettendo molta parte degli abitanti in penosa situazione.

L'insegnamento agrario pratico.

Le Cattedre Ambulanti di Agricoltura e le loro Sezioni, che nel 1913 erano state istituite in tutta fretta con personale in semplice missione, per iniziare senza ritardo la propaganda agraria, vennero sistemate in modo definitivo, di maniera che all'inizio del 1915 operavano già le Cattedre di Oristano,

(1) «Navigando tra gli scogli della sincerità. La psicologia di un Congresso Sardo». *Le Vie d'Italia*, settembre 1918.

Ozieri, Nuoro, Lanusei, Iglesias e le Sezioni di Alghero e Cagliari, oltre il Podere dimostrativo di Isili.

Lo scopo di questi centri, dotati di attrezzi rurali, sementi e concimi chimici è, come nel resto d'Italia, di divulgare insegnamenti pratici con conferenze, consulenze e, in modo particolare, coll'istituzione di campi sperimentali dimostrativi in terreni di proprietà privata. Di questi ne furono impiantati in Sardegna nel 1914 e 15 oltre un migliaio: cospicua quantità, ben fatta per una propaganda efficace. La Cattedra di Lanusei svolse specialmente un'azione per la gelsicoltura. In molti luoghi si trattò, per così dire, di vere rivelazioni e risorse quasi sconosciute in Sardegna, operarono come suggerimenti inaspettati, ma apprezzati, massime per quanto concerne la coltivazione di erbe foraggere e l'impiego di macchine ed attrezzi rurali.

Alle gare con premi e sussidi per bonifiche agrarie, bandite nel settembre del 1913, numerosi furono i concorrenti e tra questi molti presentarono esempi lodevoli di trasformazioni e di migliorie agrarie. Le Cattedre completarono l'opera propria anche con corsi pratici di potatura e di innesti e fecero conoscere macchine seminatrici, falciatrici, mietitrici, svecciatoi, pressaforaggi, aratrici, erpici vari, sgranatoi, ecc.

La trebbiatura meccanica fu presentata, oltre che con le ordinarie trebbiatrici mosse da locomobili a vapore, con altre coppiette con motore a benzina, particolarmente adatte nelle regioni montuose del Nuorese e dell'Ogliastra. Prove di motoaratura furono eseguite nei circondari di Cagliari, Iglesias, Oristano, Sassari, Ozieri, Alghero. Ma queste non furono che il prodromo di un'ampia applicazione fatta poi in mesi posteriori alla Relazione.

Il Touring, a questo proposito, ricorda, con orgoglio che può essere ora ritenuto giustificato, il grande Concorso di Motoaratura da esso indetto a Parma nel 1913 insieme alla Cattedra Ambulante di Agricoltura di quella città, alla Federazione Nazionale dei Consorzi Agrari di Piacenza e al Comitato per la celebrazione del Centenario di Verdi.

Allora si era ancora in un periodo di scarse applicazioni, ma queste, alla luce anche delle prove sperimentali di quel Concorso, fecero di poi passi giganteschi in Sardegna, come sul Continente: durante la guerra, il nostro Governo, in sussidio allo sviluppo dato dai privati alla motoaratura, introdusse con grande slancio centinaia e centinaia di motoaratrici. Più di 2000 trattrici funzionano ora in Italia.

Purtroppo esse non diedero tutto il rendimento di cui erano suscettibili.

Accadde quello che doveva accadere: date a sorvegliare o condurre a personale in parte inadatto od ignaro, queste macchine costose e con organi delicati, hanno vita assai più breve che se una buona manutenzione le difendesse ed una quantità di esse giacciono anche inoperose, perchè i guasti non vengono riparati.

Per la Sardegna, l'uso delle macchine agrarie è di sommo interesse, a motivo della scarsità degli animali da lavoro e della mano d'opera. Ma gli apparecchi costosi, specialmente le trebbiatrici e le motoaratrici, sono di eccessiva carezza per i piccoli proprietari, i quali dovranno trovare la soluzione di queste difficoltà mediante consorzi, che il Ministero stesso del resto, e le associazioni locali, si prefiggono di promuovere.

Contro la siccità: il credito agrario e i mutui di favore.

Gli anni di siccità sono veramente terribili per l'agricoltore sardo che, quasi in nessun sito irriga o può irrigare i terreni.

La lunga stagione estiva trascorre talora così priva di piogge che tutto, nei campi, è irremissibilmente bruciato. Vedremo più sotto quali sforzi fa lo Stato per trovare nel sottosuolo almeno acque potabili, e come questa ricerca frutti talora un po' di acqua d'irrigazione. Sotto questo aspetto l'impianto del Tirso (V. *Guida della Sardegna* del T. C. I. pag. 81) sarà, benchè limitatamente alla pianura oristanese, un'importante fonte di trasformazione e di ricchezza. Intanto però, nella generalità dell'Isola, data la povertà degli agricoltori, un anno di siccità ne prostra le forze fino ad impedire a molti di essi l'acquisto delle sementi e dei concimi e ancor più, come si può pensare, di attrezzi e di macchine agrarie.

La legge del 1914 prevedeva perciò anticipazioni di denaro fatte direttamente agli agricoltori, per il tramite delle Casse Adem-

privili di Cagliari e di Sassari (su queste casse sono date notizie sommarie nella *Guida della Sardegna* del T. C. I. a pag. 52) e indirettamente per il tramite dei Monti Frumentari (vedi *Guida della Sardegna* pag. 50).

L'intiero anticipo, fissato dalla legge per lo scopo, in L. 2.200.000, fu fatto dalla Depositi e Prestiti alle due Casse Ademprivili. Così queste poterono sviluppare operazioni creditizie con un discreto crescendo.

La Cassa di Cagliari sovvenne nel 1913 2.067.014,34, nel 1914 2.771.213,60, nel 1915 3.552.565,80. La Cassa di Sassari negli stessi anni diede rispettivamente 1.292,566,50; 1.462.004,24; 2.183.607,20. E quando, con decreto luogotenenziale del settembre 1915, le disposizioni speciali vigenti per la Sardegna per la distillazione del vino e delle vinacce, furono abolite col compenso di un milione per una volta tanto, anche questo venne assegnato alle disponibilità delle Casse Ademprivili.

D'altra parte il funzionamento delle Cattedre Ambulanti di Agricoltura, mise in immediato contatto i consulenti tecnici governativi coi coltivatori e di conseguenza con le necessità di questi per l'attuazione dei consigli. Di fronte alla mancanza di mezzi, con decreto ministeriale 20 maggio 1915, furono stabilite direttive per *mutui di favore*, da concedersi per opere di bonificazione e sistemazione agraria razionale.

Le numerose domande presentate non soltanto furono esaminate, ma si diedero ai presentatori suggerimenti per rendere complete le opere progettate. Esimi tecnici vennero condotti anche sul luogo e, al momento della pubblicazione della Relazione alla quale ci riferiamo, erano in corso i contratti per tali mutui. Anzi si ammise in massima che si potesse procedere a rapidi collaudi dopo i primi gruppi di lavori, per provvedere ai susseguenti con ulteriori anticipi, senza dar tempo all'intervento pernicioso dei prestiti usurai, che avrebbero subito trovata la strada per farsi innanzi.

Nel febbraio del 1916 le domande di mutui di favore ascendevano ad un importo di lire 700.000 circa, per la maggior parte in somme di limitata entità. È da notarsi che di queste somme, una parte non piccola riguarda opere di governo delle acque piovane e sorgive, per il compimento di piccole bonifiche di terreni acquitrinosi sparsi nella campagna e che non avrebbero potuto, per la loro entità, essere affidati allo Stato od a Consorzi: sono quindi vere e preziose integrazioni private delle opere pubbliche.

Il vantaggio igienico di questi lavori è in diretta relazione con quanto già scrivemmo ne *Le Vie d'Italia* (1).

Lo Stabilimento Vittorio Emanuele di Sanluri.

Rilevammo già nell'articolo più volte citato, come alle enormi spese fatte dallo Stato per la bonifica idraulica, non segua quasi mai da parte del privato il complemento necessario di essa, che è la bonifica agraria, la quale sola può in seguito essere coronata dal risanamento completo, cioè dalla bonifica umana. Accennammo al fatto che gli stagni perimetrali dell' Isola non sono in generale malarici perchè salsi o salmastri, mentre gravemente malarigeni sono i terreni immediatamente contigui ad essi, che la bonifica idraulica ha messo all'asciutto e dove i privati, invece di procurare il prosciugamento e il risanamento mediante le coltivazioni profonde, lo scavo di fossi e fossetti per il deflusso degli scoli e insomma quanto occorre per il drenaggio dei terreni e la loro messa in valore agricolo, si valgono di quei terreni, così caramente conquistati sulle acque, soltanto per il pascolo di poveri armenti.

Ma un esempio anche più caratteristico di questa trascuratezza grave, fu data dallo Stabilimento Vittorio Emanuele di Sanluri, sul luogo di uno stagno interno del Campidano, di cui Re Carlo Alberto, fin dal 1838, aveva deliberato il prosciugamento e la messa a coltura con provvide istituzioni di carattere agricolo e sociale. Questa bonifica di decennio in decennio venne condotta con tale fiacchezza e con tante interruzioni che fu completata solo nel 1911. Il territorio bonificato venne sfruttato poi nei soliti modi, senza razionali direttive, con affittanze. Si tratta di 2400 ettari (la grandiosa tenuta è indicata nella nostra *Guida della Sardegna* a pag. 86) di fertile terreno in perfetta pianura nel Campidano Cagliaritano, ricco d'acqua e con due ferrovie che l'attraversano

(1) « Navigando tra gli scogli della sincerità. La psicologia di un Congresso Sardo », *Le Vie d'Italia*, settembre 1918.

(vedi la Carta a pag. 120 nella *Guida della Sardegna*). Il Ministero di Agricoltura, insieme a quello dei Lavori Pubblici, decise ora di trasformare questi 24 chilometri quadrati, mediante una completa bonifica agraria, in un centro complesso di progressi agricoli, che possa servire di esempio e di incitamento ai coltivatori sardi.

Un decreto luogotenenziale del novembre 1915 istituisce perciò la tenuta in Podere Dimostrativo. Il programma dei lavori che si sono iniziati è tecnicamente bellissimo, socialmente assai simpatico ed importante. Certo non si può impedire di osservare un'altra volta come, per lo Stato, altro è volere ed altro è potere. Questo detto, pare riservato alle energie personali. I propositi che il decreto del 1915 vuole attuare, sono infatti, almeno nel fondo, gli stessi che quelli di Carlo Alberto nel 1838. Una buona idea è dunque rimasta in gestazione per ottant'anni giusti, durante i quali si è silenziosamente seppellita una buona dose di fondi dello Stato.

Cosicchè allo stagno di Sanluri si potrebbe associare un po' l'idea di un Pozzo di S. Patrizio: ma agli effetti di quanto questo articolo vuol dimostrare, cioè la buona volontà dello Stato, al quale troppo di frequente, a modesto avviso dello scrivente, si dice dai Sardi che nulla faccia per l'Isola, la cosa non è di rilievo. Se invece che riferire su attuazioni di idee, che provano il sincero interessamento dello Stato, dovessimo riportare anche i bilanci economici di queste attuazioni, il nostro giudizio sarebbe alquanto diverso. Ma, prescindendo dai costi, la tenuta Vittorio Emanuele, che è attraversata dalla grande arteria ferroviaria Macomer-Cagliari, sarà un eloquente esempio di valorizzazione del suolo sardo: penseranno le Cattedre Ambulanti a fare la propaganda, perchè numerosi gli agricoltori sardi di buona volontà abbiano a farvi pellegrinaggio.

Il cavallo sardo.

Il concetto, auspicato da lunghi anni, di fruire della razza cavallina sarda, così apprezzata, consolidando e migliorando le sue caratteristiche qualità coi metodi insegnati dall'allevamento razionale, ha avuto già da tempo un positivo avviamento, mediante l'intervento dello Stato, ma si è ora concretato in termini che fanno ritenere che fra pochi anni se ne vedranno risultati assolutamente soddisfacenti.

La cosa è interessante per l'Esercito, ai cui bisogni l'Italia fu sempre insufficiente e che, nella parte non importata dall'estero, ebbe dal cavallo sardo un ottimo ausilio. Gli isolani — è ben noto — sono appassionati per i loro cavalli. La scarsità di ferrovie, la stessa viabilità ordinaria che provvede soltanto ai centri importanti (e su di essa la circolazione così poco frequente di veicoli), hanno fatto sì che il cavallo è il compagno indivisibile dell'uomo che viaggia. La difficoltà dei terreni ha affinato d'altronde le qualità del cavallo sardo, in maniera di farne una razza notevolissima per sveltezza, resistenza, vivacità e sobrietà. Nulla si fece mai però dai Sardi per l'allevamento razionale, il quale è ora impiantato sulle basi qui sotto riassunte.

In 17 stazioni (Bortigali, Bosa, Cuglieri, e Ghilarza, in provincia di Cagliari; Benetutti, Buddusò, Dorgali, Ittiri, Nulvi, Nuoro, Ozieri, Ploaghe, Pozzomaggiore, Sassari, Sedini, Tempio, Thiesi, in provincia di Sassari) sono custoditi distinti stalloni di origine orientale, di proprietà erariale, fra i migliori che siano stati introdotti in Europa.

Essi sono a disposizione degli allevatori, che conducono alla stazione cavalle di loro proprietà, selezionate dai preposti alle stazioni con molta cura, in modo che diano affidamento di essere fattrici capaci di prestarsi poi bene all'allevamento di puledri sani e robusti. Un libro genealogico è aperto per l'inscrizione dei genitori così stabiliti e della progenie.

Le iscrizioni ammontano complessivamente, fino all'epoca della Relazione, a 600. Gli allevatori ricevono un premio di L. 150 e s'impegnano a non vendere le fattrici selezionate e a mantenerle razionalmente, oltre che ad allevare il puledro. Quando questo nasce vivo e sano ricevono 50 lire di premio ulteriore. Le puledre che a loro volta diano affidamento di diventare esse stesse buone fattrici, vengono pure premiate, inscritte nel libro genealogico ed a suo tempo saranno scelte per l'istituzione di nuove stazioni e per la sostituzione delle cavalle già inscritte, quando queste non saranno più idonee alla riproduzione. I puledri che fossero giu-

dicati degni di far passaggio ai depositi governativi di stalloni, verranno acquistati dal Ministero all'età di anni 2 1/2 - 3 ad un prezzo non inferiore alle lire 4000.

Queste condizioni, come si vede, sono tali da influire con grande rapidità sul miglioramento della razza cavallina. Del resto noi notammo nella *Guida* (pag. 17) che i prodotti selezionati oggi portano già all'incontro frequente, nell'uso corrente delle cavalcature, di animali dell'altezza di m. 1,50-1,55, ciò che una volta non si vedeva affatto e questo pur conservando le qualità tipiche del piccolo e vivace cavallo sardo.

I bovini.

Assai più complesso e di soluzione meno rapida si presenta il problema della razza bovina. Bisogna cominciare dal render maggiore e migliore la produzione delle erbe da foraggio, poi dal fare più redditizio l'allevamento del bestiame migliorandone le attitudini e la conformazione, che è deficiente, per mezzo di incroci razionali e di una rigorosa selezione.

Su questo punto la *Guida* a pag. 50 rileva che al tipo di allevamento *brado* (cioè di animali in libertà, in pascolo naturale, senza stalle) devesi almeno in parte il fatto singolare della piccola statura del bestiame sardo.

Finalmente con la propaganda bisogna diffondere buone norme di allevamento e di igiene zootecnica e tutti sanno sotto questo aspetto quali difficoltà s'incontrano, non certo nella sola Sardegna ove tale propaganda è quasi una novità assoluta, ma bensì nell'intiera Italia.

In più modi si fanno dei tentativi. In qualche luogo l'azione privata ha manifestazioni degne di gran lode, ad esempio nel bestiame prodotto a Surigheddu (v. *Guida* pag. 211). Privato e statale ad un tempo è l'altro esempio della tenuta di Montresta (v. *Guida* pag. 223) dove il bosano Antonio Pischedda diede 700 ettari di terreno roccioso, boscoso e prativo ed il Governo fondò l'Istituto Zootecnico Sardo, i cui caratteri principali consistono appunto nel proporre coll'esempio gli allevamenti selezionati, le pratiche razionali di praticoltura e caseificio. I fabbricati dell'Istituto dispongono di stalle con latteria, magazzeni, macchine agricole e quanto occorre per l'allevamento di bovini, tori, stalloni, ovini e suini. I riproduttori maschi vengono ceduti gratuitamente per determinati periodi e con certe modalità. La località è purtroppo molto isolata per poter venire visitata da molti interessati. Montresta è congiunta da una solitaria carrozzabile di 14 km. e da 6 di mulattiera a Bosa, mentre un'altra carrozzabile non meno deserta è in costruzione da Montresta a Monteleone Rocca Doria.

Nella provincia di Sassari il Ministero bandì un concorso, ricco di premi, per il miglioramento dei pascoli e contribuì in un altro Concorso simile, indetto da Enti locali, in provincia di Cagliari. Provvide pure, il che avrà risultati prontissimi, ad una larga distribuzione di scelti tori, recentemente portati al numero di 120, di razza bruna di Svitto, essendo dimostrato che l'incrocio dei bovini sardi con questa razza, dà buoni risultati. I bovini sardi, che si portano abitualmente alla macellazione sui mercati di Roma, Genova e Palermo, vanno ora aumentando di peso, ciò che dimostra il buon funzionamento di questa creazione di meticci sardo-svizzeri.

Interventi di questo genere hanno un doppio valore: quello immediato, visibile a ciascun allevatore, che sotto il proprio occhio constata risultanze tangibili, e quello di propaganda per il richiamo alla fiducia dei metodi proposti, e che non sempre essa capisce, di una popolazione di cui non è facile rimuovere l'apatia prima e destare la confidenza poi.

Quanto agli ovini, di cui la razza sarda ha qualche aspetto pregevole, ma è piccola e con lana di limitato impiego industriale, si cerca di migliorarla, senza alterarne le caratteristiche fondamentali nè l'adattabilità all'ambiente, selezionando la riproduzione e con esperimenti d'incrocio con la razza gentile pugliese.

Le acque sotterranee.

La ricerca di acque ha per la Sardegna un'importanza paragonabile a quella che si verifica nelle Puglie. Nel 1914-1915 furono eseguiti per cura del Ministero in Sardegna 27 pozzi, con un complesso di più di 2000 m. di trivellazione.

Sono a quest'ora utilizzati i pozzi di San

Gavino Monreale, Soleminis, Donori, Decimoputzu, Palmas Arborea, Sennori, S. Giusta, Serramanna, Tanca di Nissa, Chilivani, Pesaria, Ottana. Questi pozzi diedero acqua saliente e qualcuno anche zampillante. A S. Gavino, dalla profondità di 108 m. sorge acqua fino a 7 metri dal suolo, con un getto di 4 litri al minuto secondo. I pozzi di Silanus, di Sanluri (presso il paese) e della Colonia Pimpisu (v. *Guida della Sardegna* del T. C. I. pag. 86) sono i soli che ebbero esito negativo.

Un esempio di tentativo veramente notevole per lo scopo umanitario, e che si deve mettere all'attivo degli sforzi statali, è la trivellazione nei pressi di Villamar destinata a raggiungere, occorrendo, la profondità di 600 m., per sondare l'esistenza di strati acquiferi nella regione della Marmilla e della Trexenta, entrambe poverissime di acqua.

Importante è anche il recente risultato di una trivellazione nella tenuta Vittorio Emanuele, di cui parlammo sopra, ove una falda acquifera sale a m. 1,50 sopra il suolo e fornisce 50 litri al minuto primo. Altre trivellazioni sono in corso presso Sorso, ancora nello Stabilimento Vittorio Emanuele, a Maracalagonis, Mandas e nel Campidano di S. Anna. A Sassari a 96 m. di profondità si trovò un velo salubre acquifero, che sale a 20 cm. sotto il suolo. Da esso si pompano 150 litri al minuto primo.

Di alcuni pozzi (Riola, Villaspeciosa, Codaruinas, Villaputzu, Muravera, Orosei) l'acqua non è potabile. Può invece essere utilizzata per scopi agricoli. In qualche caso (Bolotana) si trovarono acque inutilizzabili per l'insufficiente loro salienza, in altri (Fraigas) scarsissime.

All'infuori di queste ricerche di bacini artesiani, sono stati eseguiti o sono in corso 30 lavori di captazione d'acque per mezzo di pozzi ordinari, di profonde trincee o di gallerie emungenti, con risultati quasi sempre soddisfacenti. Talora la quantità d'acqua non è disprezzabile, sebbene non si avvicini alla ricchezza di altre regioni. Così a Bau Arenas (Decimomannu) da un pozzo ordinario, profondo pochi metri, si hanno 20 litri al secondo per uso agricolo; a S. Sperate, pure da un pozzo ordinario, 12 litri potabili, che serviranno per i Comuni di S. Sperate, Decimo, Assemini e Elmas.

Lavori a Settimo S. Pietro e a Su Porru (Sinnai) dànno affidamento di poter risolvere il difficile approvvigionamento di acqua potabile nei Comuni del Campidano di Cagliari (Quartu, Quartuccio, Selargius, Pirri, Maracalagonis, Settimo S. Pietro), i quali attualmente hanno scarsa provvista dall'Acquedotto, già a sua volta troppo povero, di Cagliari.

Sono pure compiute con vario esito o in lavoro avanzato, altre captazioni a Sestu, Collinas, Sardara, Sedilo, Arzana, Villasimius, Tortolì, Bonorva, Rebeccu, Cossoine, Giave, Cant. Coghinas, La Caletta (Siniscola). A Rebeccu, ad esempio, da una galleria inoltrata nei calcari marnosi si hanno oltre 4 litri d'acqua al secondo. Da questi lavori ventiquattro Comuni poterono o potranno avere una dotazione d'acqua potabile giornaliera, che varia da un minimo di 25 litri per giorno e per abitante ad un massimo di 300.

In qualche luogo (Nuraminis, Noragogume e Cardeddu sulla Muravera-Tortolì) sono stati collocati degli aeromotori per il sollevamento dell'acqua.

Molti dei Comuni ove l'acqua si è scoperta in questi modi, ancora non ne fruiscono perchè non sono neppure in grado di provvedere alle spese di progetto della conduttura fino all'abitato. Ma il Governo ha prese provvedimenti per eliminare anche questa difficoltà, onde procedere alle utilizzazioni. Infatti agli Uffici del Genio Civile di Cagliari e di Sassari, col concorso della Direzione Generale della Sanità, fu addetto un ingegnere coll'esclusivo incarico di provvedere a questi progetti e a quanto possa interessare le opere di ricerca d'acqua. In base ai progetti definitivi poi, i Comuni possono ottenere mutui di favore, secondo la legge 25 giugno 1911.

Un programma generale dei lavori più urgenti è stato tracciato in un piano regolatore che gradua quanto occorre per l'alimentazione idrica dei Comuni sprovvisti di acqua potabile. Provocando dai Municipi esplicite dichiarazioni circa il loro stato per ciò che si riferisce allo speciale problema, ed anche con controlli locali, si poterono distinguere i Comuni in quattro categorie e precisamente: 112 sono provvisti d'acqua potabile; 62 hanno un progetto già studiato di acquedotto; 83 un progetto in via di studio; 106 sono sprovvisti d'acqua e di progetti. Per questi 106 Comuni si procedette a sopraluoghi da funzionari addetti all'Ufficio

speciale della Sardegna, i quali in apposite relazioni proposero, per molti dei Comuni visitati, il modo ritenuto più pratico e più sollecito per fornirli d'acqua potabile.

In pari tempo si eseguì qualche lavoro e se ne progettarono di nuovi per una vasta rete di abbeveratoi. Dell'importanza di questi, dal punto di vista igienico, qualche cosa è detto nel nostro già citato articolo (*Le Vie d'Italia* pag. 515). Costruzioni furono fatte in territorio di Osilo, presso la Cantoniera Sa Mendula (Nuoro), a Tissi, a Sedilo.

Del resto, in massima, dove si conducono lavori di ricerca d'acqua, l'utilizzazione di parte di questa per abbeveratoi è, di regola, implicita.

Per lo scopo speciale dell'abbeveramento, che non comporta tutte le difficoltà delle acque potabili, furono condotti a termine studi particolari nell'Ozierese, nel Nuorese, nei dintorni di Oristano e di molte località ritenute adatte come centri di allevamento di bestiame. Abbeveratoi importanti stanno per essere costruiti nel territorio di Bonorva; uno all'incrocio delle strade a Cadreas (vedi *Sardegna* del T. C. I., pag. 91) mediante l'allacciamento di sorgenti ed una condutura di oltre 1 km.

Anche qui è bene di riconoscere una previdenza governativa, che potrà essere preziosa ed avere vantaggi pratici indiscutibili.

Queste utilizzazioni d'acque freatiche non hanno fatto dimenticare che vi sono sorgenti che scaturiscono alla superficie del suolo, qualcuna anche importante per la sua abbondanza; quella pittoresca del Cologone descritta nella *Guida* a pag. 178 e meta di interessante escursione, è una risorgenza al piede dei monti calcarei di Oliena. È aumentata dalla portata pure notevole di altra ad essa vicina detta Sa Vena. Le poderose polle di entrambe — circa 500 litri al secondo — contribuiscono a dare un certo carattere di perennità al Cedrino. Mediante opere progettate, questa importante massa d'acqua verrà utilizzata per irrigare le pianure di Galtellì e di Orosei.

Presso queste due sorgenti ne scaturisce una terza, quella di S.Pantaleo, della portata minima di 25-30 litri al secondo, destinata, secondo studi ora in corso, al rifornimento potabile di Galtellì, Loculi, Irgoli, Onifai e Orosei.

Nel settembre-ottobre del 1915 furono poi studiate parecchie sorgenti di limitata importanza ciascuna — 5-8 litri al secondo — sgorganti sull'altipiano del Sarcidano e che si vogliono ora riunire, in modo da poter alimentare nella Marmilla e nella Trexenta una popolazione di oltre 30.000 abitanti, priva d'acqua potabile.

L'insieme di queste notizie dimostra come sebbene si sia lontani dal poter parlare di ricchezza d'acqua, nondimeno la desolante povertà alla quale si credette fino a tempi recenti, lascia posto alla dimostrazione di soluzioni economiche e già almeno discrete.

Il campo delle trivellazioni del resto rimane sempre aperto ed i progressi straordinari fatti dall'arte del traforare in questi ultimi anni, aprono l'animo a bene sperare. Opere che sarebbero state di un costo enorme soltanto un decennio fa, sono diventate ora di esecuzione corrente. L'estrazione d'acqua dal sottosuolo ha ormai dimostrato in moltissimi casi la possibilità di avere acque potabili a condizioni tecnicamente facili ed economicamente assai diverse dall'approvvigionamento per acquedotto. Nella stessa Sardegna un esempio caratteristico è quello di S. Gavino Monreale. Il progetto comunale di acquedotto preventivava una spesa di 860.000 lire. Il pozzo trivellato, largamente sufficiente ai bisogni del paese, non raggiunse la spesa di L. 20.000. Nelle opere di rifornimento d'acqua potabile il concorso dello Stato è uguale a metà della spesa, oltre all'intiero onere degli interessi sui mutui che i Comuni contraggono per l'altra metà. Quarantuno Comuni hanno finora approfittato delle benefiche disposizioni di legge.

Contro la malaria e il tracoma.

Della malaria si è già abbastanza estesamente parlato nel più volte citato articolo. Qui aggiungeremo soltanto che nel 1914 e nell'inverno del '15, mercè un contributo speciale di 100.000 lire del Ministero di Agricoltura e i fondi già precedentemente assegnati dalla legge 1907, si poterono riunire 300.000 lire circa, per condurre la campagna antimalarica, che venne esplicata dalla Direzione Generale della Sanità Pubblica.

Furono fatti funzionare nell'Isola 375 ambulatori per la profilassi e la cura, ai quali furono adibiti 342 medici e 116 ausiliari:

questi ultimi, scelti di preferenza fra studenti delle Facoltà di Medicina, prossimi alla laurea. L'impiego del chinino, che era stato nel 1912 di 1257 chili, fu nel '13 di 1417 e nel '14 di 1523. I casi di malattia rispettivamente furono 65.396; 59.996; 46.835: i morti 809; 639; 543.

Alla lotta contro la malaria si aggiunse un principio di azione contro il tracoma, valendosi per questa degli stessi ambulatori e ponendo a disposizione dei sanitari gli opportuni medicamenti. Nel 1915 però, per iniziativa dello Stato e col concorso delle Amministrazioni Provinciali e Comunali, si è stabilito un certo numero di ambulatori speciali nei capoluoghi di Circondario e di Mandamento e in altri centri minori più colpiti dalla malattia.

La statistica dei casi curati nel 1914 (6.051 in provincia di Cagliari, 1.061 in provincia di Sassari), dimostra come questa speciale infezione abbia bisogno di venir sradicata con intensità di mezzi.

Concludendo.

Il quadro di provvidenze governative qui tracciato è confortante e dimostra come la Sardegna stia a cuore allo Stato Italiano. Noi abbiamo qui elencato molti coefficienti pratici di progresso immediato e relativamente facile di cui i Sardi possono e debbono valersi. Determinare sul movimento sensibile di progresso già visibile nelle migliorate condizioni sarde un più rapido ritmo, è iniziare un risveglio che continuerà in proporzione geometrica.

Tuti gli sforzi delle volontà sarde devono ora concentrarsi nel valersi dei vantaggi che le leggi speciali posero a disposizione degli isolani.

Certo non passeranno molti anni, ed andrà affievolendosi, per cancellarsi poi del tutto, quel sentimento, non più giustificato, che fa credere la Sardegna regione dimenticata.

Già essa non lo era, e da tempo, perchè era giusto non lo fosse. Ora che essa seppe far rifulgere di gloria i figli propri, sarà ancor più viva davanti agli occhi e al cuore, perchè di essa deve l'Italia ricordarsi ogni momento con riconoscenza.

Ma intendano anche i Sardi che « chi s'aiuta il ciel l'aiuta! ».

L. V. BERTARELLI.

IL DIRITTO AEREO

Il diritto del cielo rimane ancora, malgrado gli studi finora compiuti, una questione insoluta, non soltanto per incertezza di norme particolari, ma per incertezza dei principî fondamentali.

La conferenza diplomatica — osserva Felice De Dominicis in uno studio comparso su *La Rivista dei Trasporti Aerei* — conferenza che avrebbe dovuto fissare le norme del diritto internazionale dell'aviazione, in sostanza si è arenata al primo punto del suo progetto: la determinazione della natura giuridica del dominio aereo.

Sarà possibile far sorgere nei nostri tempi un diritto aereo internazionale molto diffuso? I contrasti fra le varie leggi interne, risponde l'autore, spingono al dubbio.

Nel diritto aereo internazionale già si delineano due sistemi diversissimi: il latino e l'anglo-sassone. Il nostro liberale, l'altro fermamente proibitivo. Il contrasto si riporta alla concezione medioevale della proprietà: i diritti del proprietario del suolo si estendono *ab inferis* fino al cielo? Noi rispondiamo *no* ed ammettiamo sempre più il limite dell'interesse collettivo. Gli anglosassoni rispondono *sì*, e condannano Levasseur a 126 lire di multa e a 1200 di cauzione per aver volato sul territorio inglese.

È necessario che i limiti del criterio di sovranità aerea siano stabilmente fissati e che i diritti degli Stati sottostanti vengano precisati nel modo più liberale per la nuova invenzione. Se i varî Stati non riescono a mettersi d'accordo nel regolare il passaggio delle aeronavi sullo spazio aereo sovrastante al loro territorio, si moltiplicheranno i divieti alla circolazione aerea in generale.

E altrettanto dicasi nel campo del diritto internazionale privato dove, ad evitar conflitti di leggi, sarebbe certo preferibile che le norme materiali venissero convenzionalmente fissate. Nazionalità delle aeronavi, modi di determinarla e di provarla, segni di identificazione, responsabilità degli aviatori, risarcimento dei danni, garanzie di sicurezza per gli apparecchi aereî, assicurazioni aeree, norme per l'atterramento, giudici competenti in caso di contestazione per questioni di aeronavigazione, ecc., sono tutti problemi che reclamano una soluzione adeguata.

UNA COMMISSIONE MINISTERIALE
PER LO STUDIO DELLE RISORSE IDROMINERALI ITALIANE

L'on. Meda, Ministro delle Finanze, ha testè costituita una Commissione con l'incarico di riferire «sulla consistenza e sulle condizioni del patrimonio idrominerale in Italia e sui provvedimenti atti a metterlo in valore o a crescerne l'efficienza nell'interesse così della salute pubblica che della economia nazionale.

La nomina della Commissione è preceduta dalle seguenti considerazioni che illustrano eloquentemente i propositi che hanno guidato l'on. Ministro nel prendere l'assai opportuno provvedimento:

«La ricchezza idrologica e termale d'Italia è indubbiamente uno dei patrimoni più importanti del paese considerata dal duplice punto di vista della salute pubblica e dell'incremento economico nazionale; essendo risaputo che ogni fonte dotata di virtù terapeutiche può divenire un centro di attività scientifiche, attrarre insieme ai bisognosi di una cura determinata, anche persone sollecite di ristorare le energie intellettuali e fisiche sottoposte a così facile logorio della intensità della vita moderna, ed offrire infine un campo aperto a benefiche intraprese e a istituti integratori della tutela e della assistenza sociale.

«È però giudizio diffuso che l'Italia non abbia saputo finora sfruttare un tale patrimonio, che molta parte di esso giaccia o ignorato o trascurato, e che come sarebbe possibile portare le nostre maggiori stazioni di acque o di bagni a sviluppo capace di renderle vittoriose nella concorrenza colle più celebri dell'estero, così altre minori si presentano suscettibili di una rapida messa in valore. Onde in convegni anche recenti, oltrechè per le stampe, sono stati espressi autorevoli voti diretti a stimolare le iniziative private e l'azione dei poteri pubblici verso un'opera di illustrazione e di utilizzazione delle nostre acque salutari, la quale appresti per tempi migliori, certo non remoti, la possibilità di attingervi i beneficî che è lecito sperare.

«Ed io credo infatti che allo Stato, indipendentemente dalle sue concrete ingerenze in questa o in quella stazione a norma delle leggi vigenti, spetti il dovere di rendersi un conto esatto e completo della potenzialità che la nostra ricchezza idrologica e termale effettivamente possiede, e che costituisce tutta, in certo modo — all'infuori della speciale condizione giuridica di ciascuna fonte — un demanio se non di pubblico diritto almeno di pubblico interesse.

«Sarà quindi opportuno che presso la Direzione Generale del Demanio la materia venga fatta oggetto di nuovi e più ampî studî, anche in vista della partecipazione che l'Italia dovrà prendere ai Congressi di Monaco già indetti come una delle prime riprese di operosità civile internazionale appena sia chiusa la guerra in corso: ma è mio desiderio che al lavoro preliminare, e più precisamente alla determinazione di un programma organico d'azione, alla ricognizione ed all'esame dei varî problemi connessivi, alla formulazione di eventuali proposte per riforme tecniche, amministrative e legislative, intervengano il consiglio e la collaborazione di alcuni volonterosi, disposti a recare il contributo della loro competenza o della loro esperienza nelle diverse discipline od attività pratiche meritevoli di essere tenute in considerazione per lo studio dell'argomento».

La Commissione è composta come segue:

Presidente: S. E. INDRI avv. Giovanni, Deputato, Sottosegretario di Stato per le Finanze.

Segretario: SCAZZA cav. uff. Giuseppe, Caposezione al Ministero delle Finanze.

Membri:

BARILE gr. uff. cav. Luigi, Direttore Generale del Demanio.

BELOTTI on. avv. Bortolo, Deputato, Consigliere del T C. I.

BERTARELLI gr. uff. Luigi Vittorio, Vice Direttore Generale del T. C. I. e Delegato Generale per l'Italia dei Congressi e dell'Esposizione di Monaco.

CAMPIONE cav. Alfredo, già Presidente della Società Italiana degli Albergatori.

FERRARIS on. dott. Maggiorino. Senatore, Direttore della *Nuova Antologia*.

FLORA prof. Federico, Professore di Scienza delle Finanze nella R. Università di Bologna.

LANDUCCI on. prof. Lando, Deputato, Professore ordinario di Diritto romano nella Regia Università di Padova.

LUTRARIO gr. uff. dott. Alberto, Direttore Generale della Sanità Pubblica.

NAZARI dott. comm. Vittorio, Direttore capo divisione al Ministero dell'Industria e del Commercio.

RAVA on. prof. Luigi, Deputato, Consigliere di Stato, Vice Presidente della Camera.

REBUCCI avv. comm. Augusto Mario, Segretario Capo del Comune di Salsomaggiore.

RUATA prof. Guido, Direttore dei R. Stabilimenti Termali di Salsomaggiore; Segretario generale delle Presidenze dei Congressi Scientifici di Monaco.

SANARELLI on. prof. Giuseppe, Direttore dell'Istituto d'Igiene della R. Università di Roma; Presidente della Commissione di Vigilanza delle RR. Terme di Montecatini; Presidente del Comitato Italiano del Congresso delle Città d'Acque a Monaco.

SOMMARIVA cav. Giuseppe, Consigliere Delegato dell'Agenzia di Viaggi Chiari-Sommariva.

VINAJ prof. Scipione, Docente d'Idrologia nella R. Università di Torino; Presidente del Comitato Italiano del Congresso di Idrologia, Geologia e Fisioterapia a Monaco.

Noi che da queste colonne andiamo richiamando l'attenzione pubblica sopra l'immenso partito economico, sanitario, sociale che l'Italia potrebbe trarre dalla utilizzazione piena e razionale delle sue ricchezze idrominerali, plaudiamo ora con vivissima soddisfazione all'atto di S. E. Meda, come quello che — ne siamo certi — darà consistenza organica e feconda allo studio ed alla soluzione del complesso e multiforme problema.

Il dopoguerra, ormai non più lontano, ci attende e con esso la ripresa di tutte le forme di attività, le quali si svolgeranno in nuovo ambiente a noi eccezionalmente favorevole. È molto opportunamente l'on. Ministro ha accennato ai Congressi di Monaco, che stiamo preparando, come una delle prime manifestazioni della rinnovata operosità civile internazionale: a Monaco si terranno i veri «stati generali» della nuova vita turistica delle nazioni alleate, del turismo inteso nella sua significazione più alta, produttiva e benefica.

Per quanto riguarda le acque minerali, di cui il nostro Paese è a dovizia provveduto, l'Italia dovrà presentarsi ai Congressi di Monaco in condizione di occuparvi l'alto posto che le spetta, onde a quelle grandi assise interalleate conviene sia fatta precedere da parte nostra un'organizzazione adeguata. A questa già si attende alacremente sotto gli auspici del Touring Club Italiano; ad essa il Governo non poteva rimanere assente o indifferente, e n'è la prova l'iniziativa assunta dal ministro Meda con squisito senso dell'attualità presente.

Le questioni, di cui — nel campo idrominerale nostrano — incombe urgente la necessità dello studio, in vista dei provvedimenti concreti ai quali si dovrà giungere, sono gravi e molteplici, e più d'una volta avemmo occasione di trattarne ne *Le Vie d'Italia*. Le sorgenti minerali che scaturiscono dal nostro suolo sono numerosissime; parte di esse dànno vita a grandi stazioni di cura, che godono già estesissima fama; parte sono sfruttate in forma assai più modesta, parte non lo sono affatto, a malgrado delle loro riconosciute virtù terapeutiche. La valorizzazione dei nostri gruppi di acque minerali, a seconda dell'entità e del pregio curativo, della loro ripartizione, della loro specializzazione, si impone dunque ad un'attenta ed esauriente disamina.

Vi si connettono d'altronde altri argomenti d'uguale importanza. La costituzione, in forma moderna, delle stazioni di cura, sia dal lato degli stabilimenti che da quello del soggiorno — con tutti i problemi d'indole municipale riflettenti non solamente i servizi pubblici, ma lo stesso regime amministrativo delle località di cura — la protezione idrologica e industriale delle risorse crenoterapiche di ciascuna, rappresentano un ponderoso bagaglio di studio.

Finalmente in questo già vastissimo programma s'inquadra un elemento di importanza predominante, cui giustamente accenna il Ministro: lo sviluppo delle nostre maggiori città d'acque in vista delle concorrenze internazionali del domani.

Su questi argomenti vitali, pochi giorni sono il comm. L. V. Bertarelli, nella sua qualità di Delegato Generale per i Congressi e l'Esposizione di Monaco, ebbe anch'esso a intrattenere il ministro Meda, facendogli la storia del lungo lavoro silenziosamente condotto dal Touring per predisporre la partecipazione italiana a quei Congressi. Esso gli espresse pure il convincimento che l'interesse diretto del Governo a questa massima sorgente di ricchezza paesana, che è potenzialmente rappresentata dal nostro patrimonio idrominerale, è profondamente significativa e confortante.

Noi attendiamo con fiducia che i risultati di esso sieno quali il Paese ha il diritto di sperare per la sua migliore prosperità e fortuna.

UN VIAGGIO DI DISPIACERE

I lettori hanno potuto seguire, dal numero di giugno in poi, le spassose e variate tappe di questo viaggio fra le mille manifestazioni del cattivo gusto odierno. Il paese è vasto e il viaggio non volge ancora alla fine: c'è ancora molto da imparare! In questo numero, più che i veri reati rivolti direttamente contro il buon gusto, esamineremo quelli contro la decenza, contro il dizionario italiano, contro la serietà degli usi commerciali. Tre generi di delitti che sembreranno forse disparati, ma che in realtà possono tutti entrare nel gran codice per la difesa del gusto: si tratta del buon gusto morale, di quello linguistico e di quello commerciale. Raccomandiamo soprattutto ai nostri «esercenti» queste divagazioni, così pratiche sotto l'apparenza burlesca!

— Dio c....arbonello! O che la vuol le *lenti?*

L'espressiva apostrofe, che interrompeva così felicemente la mia perorazione, non mi veniva no da un venditor di lenticchie, ma da un monelletto vivace che la mia filosofica distrazione mi aveva fatto trovar fra i piedi.

A gambe larghe, scalzo, egli stava gravemente a disegnare, sul muro esterno di un pubblico ufficio, con un pezzo di carbone.

L'innato ottimismo mi aprì il cuore alla speranza.

Dunque noi siamo proprio un popolo di artisti? Dunque le decorazioni murali che furono sì gran vanto dell'arte nostra non sono neppur oggidì neglette? E forse questo piccolo Giotto...,

Il piccolo Giotto fortunatamente non poteva leggermi nel pensiero: poi che egli stava con tutta attenzione disegnando....

No, il più benevolo ottimismo non poteva vedere un O in quanto la sua fantasia gli andava dettando: come non poteva riconoscervi nè pecore, nè alberi. E nemmeno frutta, che la gola gli facesse desiderare, e nè pure cannoni e munizioni, suggeriti dai discorsi degli adulti.

Doveva riconoscervi cose che il tacere è bello: lo doveva perchè i disegni (in questo solo ricordanti quelli dei primitivi) erano accompagnati da leggende entusiastiche:

VIVA LA
VIVA IL

Il fuoco dell'entusiasmo non è ancor spento e l'analfabetismo va scomparendo?

Che, che! vanno scomparendo i salutari scapaccioni e con essi il rispetto per la proprietà altrui e più per la proprietà pubblica.

E nulla vi è da sperare per l'arte o per la letteratura da questi sfoghi di precoci temperamenti, perchè essi sono di una desolante monotonia, rivelanti una mentalità tanto rozza da ricordare i popoli selvaggi.

L'esempio viene evidentemente dall'alto; voglio dire dagli adulti, perchè si trovan dovunque gli stessi simboli di leggi naturali: negli anditi delle scuole, nei corridoi dei tribunali, nei vestiboli delle stazioni, nei cortili degli spedali, sotto i portici delle

chiese, degli ufficii... — tutti luoghi non frequentati solo dall'incosciente ed irresponsabile infanzia — tanto è vero che oltre il disegno e la leggenda semplicista di VIVA e di MORTE trovate troppo spesso la firma degli autori....

Il che dovrebbe almeno togliere ai pittori il mal vezzo di certe firme appariscenti come folgori nelle nubi o natanti quali sfasciate zatterine sulle limpide acque dei loro quadri....

Quando i Giottini e i Giottoni mancan di carbone, dàn di mano ai ferri e graffiano l'intonaco.

Ciò mi rammenta i semplici graffiti che si vedon segnati nelle campagne toscane, dove alte mura cingono giardini, orti e campi seppellendo in una fresca ombrìa senza visuale il viandante che anela godersi le dolci linee dei colli.

Sono semplici graffiti, fatti dai manovali, ma dànno al muro l'aspetto di una antica trina paesana, di un vecchio ricamo alla contadina.

Che decorazioni sobrie essi posson suggerire! Che varietà se alternati coi marmi e coi mattoni!

Pel momento i piccoli Giotti son quasi senza concorrenti. Le loro son le sole decorazioni artistiche. Guardiamo palazzi e villini: *stucchi* e *mattonelle*. Guardiamo negozi e botteghe: *specchi e vetri dipinti...*

E le insegne? E gli emblemi di potenza, di arte, di lavoro?

Un tempo si inchiodarono alle porte aquile e corvi e teste di leoni a segno di forza, e divennero poi segni di nobiltà.

Più tardi alchimisti, barbieri, osti, droghieri esposero oggetti dipinti o lavorati a richiamo dei passanti.

Oggidì noi.... appendiamo dei lembi di lingua italiana affumicata per invogliare lo straniero.

Affumicata per aver troppo viaggiato? No: pel fumo che gli stranieri si portan con sè venendo a guardarci, e che noi gelosamente conserviamo.

Tea room

Bier vom Fass

Maison de beauté...

Tornando, essi sanno di trovar gente che li comprende....

È certo un segno di civile gentilezza il rivolgere allo straniero amico le parole del benvenuto nel linguaggio suo, è segno di accorta previdenza il conoscere il linguaggio dello straniero nemico.

Ma questa gentilezza e questa previdenza non devono andar tant'oltre da dimenticare la lingua che è nostra, dal crederci più belli e più interessanti se ci esprimiamo alla forestiera invece che alla nostrana.

E pure è quel che è andato accadendo negli ultimi tempi.

Abbiamo inalberato come stendardi le insegne straniere, abbiamo circondato i nostri bimbi di *bonnes,* di *nurses* perchè diventassero dei pappagallini poliglotti, abbiam mostrato ai figliuoli come esempii invidiabili i camerieri... oh no! *pardon,* i *maîtres d'hôtel* svizzeri e tedeschi....

Lo studio delle lingue straniere? È uno dei più utili ed interessanti, specie se si conosce bene la propria od almeno la si conosce abbastanza per imparare le altre non solo ad orecchio ma anche ad intelletto.

Imparare le altre, ma ricordarsi sempre che la propria è la più cara per gli uomini di ogni paese ed è anche la più bella per i fortunati che son nati nel... Bel Paese.

Col progresso scientifico, col traffico mondiale, coi sentimenti umani ormai vòlti all'universale non si può evitare che le espressioni parlate subiscano alterazioni, si avvicinino con sfumature, si facciano dei doni.

Ma cerchiamo di rimanere italiani più che possiamo. Se non altro ammetterete che sarà sempre meglio usare la *tramvia* invece che il *tramway*, e dovendo viaggiare la notte, farlo in un *vagone a letto* e non nello *sleeping*.

Ed una volta arrivati, perchè vergognarci di scendere all'*albergo* in vece che all'*hôtel* e farci belli da un *parrucchiere* e non dal *coiffeur* e mangiare in *trattoria* e non al *restaurant?* Non potremo poi certo evitare di entrare in un *caffè*, mio Dio! ma sarà sempre meglio della *buvette*, del *bar*, del *buffet!*

E speriamo di trovare ancora dei negozi di *guanti*, di *cravatte*, delle *sartorie*, dei *profumieri*, dei *pasticcieri*.... se no dovremmo vestirci di *antiquités*, di *broderies*, di *bijouteries*.... Sarebbe proprio un renderci ridicoli, non vi pare?

Ammiriamo in tante cose gli stranieri, e fra le tante nel loro nazionalismo: imitiamoli dunque, ma ricordando che in tal caso specialmente imitare non è copiare e che il nazionalismo da amare non è il loro, ma il nostro.

Altrimenti si farebbe come coloro che sono amanti della famiglia... degli altri....

Dalle mie melanconiche riflessioni mi toglie la vista di un amico, chiacchierino ma simpatico.

— Come stai, caro?

— *All right!* Un *lunch exquis*, un *cognac*, un *café. Menu: hors d'oeuvre, potage à la Julienne, beef-steak, croquettes, pudding*... È un *restaurant* dove si sta *à son aise:* hanno un *chef extra* ed un *maître d'hôtel* (è il *restaurant* dell'*Imperial*) *parfait*. Tutto è veramente *select*.

— Ed ora cosa fai?

— Entro all'*hôtel*, prendo il *lift* e vado in camera, mi metto sul canapè a leggere i *canards* dei giornali. E poi voglio scorrere anche una *brochure* sulla *boxe* che m'interessa. Anzi dev'essere ancora al *bureau*...

— E poi?

— E poi? Quante *corvées!* Un momento al *club*, un *rendez-vous* al *lawn-tennis*, una corsa al *turf* nel *landau* del barone (c'è un *meeting* per decidere in merito al *criterium nazionale*... oh *mon Dieu!* credi non è un *calembour* fatto *exprès*... Ci sarà il solito *can-can à propos* del *betting* e del *bookmaker*).

— Il tempo minaccia...

— Meglio... *pardon*... volevo dire non importa, m'infilo il *loden* e le *galoches*... Guarda che *silhoutte* quella signora. Ti pare? È proprio *charmante*, e poi sempre tanto *chic*. Tutte *toilettes* parigine, *le dernier cri*. Quella *toque* con due *aigrettes!* Quella *fourrure!* Ed anche il suo *bebé* è carino. Pochi *bijoux*, e sì che possiede delle *parures* straordinarie....

— Sei proprio al corrente di tutto. Da quando ti sei dato allo studio delle lingue straniere?

— Io? Ma se non ho studiato neppure l'italiano!

Ed era sincero, dicendo questo. E come lui l'uomo d'affari, il rappresentante di commercio, l'artista, la mondana, il cameriere possono parlare tutta la giornata senza dire una parola d'italiano e senza conoscere le lingue straniere.

Quest'infiltrazione di vocaboli accade pure nelle altre lingue — ma si è constatato (*hai noi!*) che l'importanza è in ragione inversa della potenza e della sapienza dei popoli.

In fatti per lo più i vocaboli importati in un paese vi arrivano sul cartello che accompagna i prodotti o delle manufatture o dei laboratorii o degli artisti o degli operai o della moda.

Quando poi nel paese stesso si è riusciti a produrre bene gli stessi oggetti, le stesse medicine; quando gli usi copiati, le mode prese a prestito son diventate sue per l'abitudine e per l'abilità e per la disinvoltura, allora spesso il vocabolo straniero deve cedere il posto... al nostrano.

Così l'hanno ceduto o stanno cedendolo l'*ascenseur*, il *lift*, l'*attaché*, il *beef-steak*, il *caoutchou*, il *foyer*, e tanti altri.

Così dovrebbero cederlo il *béton*, il *bijou*, il *bleu*, il *bon mot*, il *bouquet*, il *consommé*,

il *croquis*, il *deficit*, il *frac*, e un'infinità ancora.

Quando un popolo si sveglia, allora fa un po' di pulizia, allora si permette il lusso di inventar nuovi vocaboli.

Noi abbiamo i recenti, felici esempi di *velivolo*, di *lista*, di *richiamo* ed infine di *Eia, eia, alalà!*

Felici come vocaboli: alla loro fortuna dobbiamo aiutare noi tutti....

Altrimenti la nostra bella armoniosa lingua che ora ci sembra di adornare coi *bibelots* stranieri, diventerà come i bazar da 33 e da 48, dove troviamo la più bassa, la più volgare arte industriale straniera, e specialmente tedesca, diffusa in innumerevoli oggetti che o dalla porta signorile o da quella di servizio verranno ad imbruttire la nostra casa.

Quando avremo il coraggio di buttar tutto dalla finestra?

Le nuove parole assumon così l'ufficio di ciceroni per i nuovi ritrovati della scienza, dell'arte, dell'industria, della moda e del saper vivere. Rassomigliano un po' nell'impiego a quelle guide che le più potenti compagnie straniere ci mandan giù colle lor frotte di viaggiatori.

I viaggiatori scendono dallo stesso treno, alloggiano ad uno stesso albergo, alzano il naso all'aria, sgranan gli occhi, atteggian le labbra ad O, inorridiscono o fremono tutti insieme a seconda delle prescritte circostanze: ma son muti, solenni, misteriosi, chiusi negli impermeabili... precisamente come le loro connazionali scatole di carne conservata (leggi inglesi ed americani) o i loro barili di cervogia (leggi tedeschi) o i loro *flaconi* di profumi (leggi francesi)....

Riconosciamo donde vengono dalle parole delle guide che li accompagnano e dai loro costumi.

Li riconosciamo cioè dalle loro *etichette*.

L'accoglienza più o meno simpatica, l'impressione più o meno gradevole tra loro e noi è proprio quistione di etichetta. E, per incorrere nello sdegno dei puristi, noi vogliamo generosamente ammettere (visto che non possiamo opporci) questa parola nella gran famiglia delle sorelle italiane. Basterà supporre che essa non sia figlia della gentil signora *Etiqueta de Sevilla*, ma una nipotina sbarazzina dell'austero signor *Ethos da Corinto*, una figlia insomma di sua figlia *Etica*.

Una questione di etichetta è dunque per noi non solo questione di apparenza ma anche di sostanza, non solo di veste ma anche di valore...

Premetto, a scanso di equivoci, che spero non esisteranno collezionisti di etichette e che non vorrei esser preso per un precursore di musei di etichette: mi pare che allo studio dei psichiatri debban bastare i raccoglitori di carte da cioccolattini e di scontrini cinematografici.

Ma mi sembra che lo studio dell'etichetta sia fra i più divertenti ed istruttivi dell'*età della carta* in cui noi viviamo.

E già che siamo a zonzo, curiosiamo nelle vetrine, entriamo in qualche negozio per mettere a prova la pazienza delle graziose venditrici.... o dei burberi venditori....

Farmacisti e profumieri son quelli che più abbisognano per numero e per varietà di etichette e son forse quelli rimasti più conservatori — il che vuol dire purtroppo più attaccati delle loro etichette alle brutte tradizioni di cinquant'anni or sono quando

farmacopea e chimica e alchimìa profumiera cominciavano a svilupparsi industrialmente.

Troviamo da loro ancora *flaconi* dilaganti a guisa di cornari o *bombés* come frati priori ai quali fa da cappuccio o da aureola un'argentea stagnola.

Ne troviamo di panciute come mucche... in istato interessante, con tappi bitorzoluti a mo' di corna. E boccette con un minuscolo cartellino al collo, come invereconde cagnoline tosate, ed anco bottiglioni scollacciati sino al... sedere, con una semplice striscia sull'addome, che ci rammentano certi omoni di lucente sego ammirati ai bagni di mare.

V'è una rinomata ed antica fabbrica che continua imperterrita ad adoperare complicatissime etichette con simboli scientifici ed industriali: uomini nudi che sollevano il mondo, donne svestite che porgono l'alloro... O santo nudo così bello quando è bello e così brutto quando è brutto!

Vi è ancora una prolificissima ditta la quale riempie le sue numerose vetrine nelle varie città d'Italia con polveri, creme, pomate, saponi, profumi in scatole e *flaconi* abbelliti da certe etichette un po' traforate, con fiorellini rossi o celesti a leggero rilievo che mettono i brividi....

O la ditta, che spende centinaia di migliaia di lire per far richiamo ai suoi prodotti, non ne trova qualche centinaio per far studiare a un artista delle etichette eleganti e dignitose: oppure essa specula sul cattivo gusto del volgo e lo asseconda.

O taccagneria o, diremo, mezzaneria. Più verosimile è la seconda e mi tornano alla mente quelle *madri* dall'abito di vecchia seta rammendata che trotterellano dietro le figlie imbellettate, infarinate, infarcite.

Entrate, entrate costì e poi... andate a farvi friggere!

Per l'appunto in una profumeria ci avvenne di confrontare queste etichette vistose, tristi e volgari come certe maschere povere da carnevale piovoso, con quelle semplici, ma in carta fine, con caratteri adatti, a colori intonati di alcune ditte straniere. Che s'ha a dire? La stessa differenza che fra bottegaie arricchite (il che non è un male, specialmente per esse) e presuntuose (il che è meno bene) le quali sembrano dire: Guardami! e giovanette fresche e schive, le quali vi fanno pensare: Te n'intendi?

Certamente l'etichetta, come l'abito, si presta all'inganno.

Ma, inganno per inganno, non si preferisce quello fatto con grazia? Esser menati pel naso da una bella figliuola non è (scusate, per conto mio dirò: non dev'essere...) piacevole. Essere turlupinati da una brutta è anche ridicolo....

Guardate ad esempio. Ho voluto comperare un ricostituente ad un amico deperito per mancanza di aria, avendola tutta ceduta ai suoi brutti mobili. Mi hanno dato questo astuccione nero, orlato di color marrone: la quintessenza della serietà. Ebbene: levo l'astuccio, levo una carta gialla impermeabile, tolgo una carta bianca coll'elenco di tutte le specialità, poi un cartone di sicurezza, poi tre carte veline... Altro che cipolle e scatole da prestidigitatori! Ecco alla fine un bottiglino modesto, il quale mi guarda spaurito. Lui sì ha bisogno di essere ricostituito!

Etichette senza pretese artistiche son quelle minuscole indicanti il prezzo degli oggetti, adorne di crittogrammi, dei quali solo il venditore conosce le chiavi. Sono esse che dànno origine all'eterna scena comica che segue:

La signora (*con simulata indifferenza*):

— E questo, quanto costa?

Il venditore (*con simulata ammirazione*):

— Eh! la signora ha buon gusto. Si tratta di un oggetto molto, molto fine...

La signora (*un pochino compiaciuta*):

— Via, lo prendo per fare il *pendant*, ma non mi occorre proprio. Quanto?

Il venditore (*fingendo di berla ma in realtà mangiando la foglia*):

— Trattandosi di lei (*è la prima volta che la vede*) non le chiederò che novanta lire. Contenta?

La signora (*con ben rappresentato orrore*):

— Oh! Cosa dice? Son prezzi dell'altro mondo!

Il venditore (*con sarcastica sicurezza*):

— No, no... nell'altro mondo nè io nè lei lo possiam sapere e speriamo di non saperlo per lungo tempo.... Faccia un'offerta, signora, non mi offende...

— Ma sono io offesa dalla sua richiesta!

— Pensi bene, rifletta, signora e vedrà che la mia domanda.... non è illecita e disonesta.

— Senta.... le prende quaranta lire? Eccole.

— Signora! via! lei mi offre troppo poco...

— Le offro tutto quello che ho. Guardi...

— Le credo sulla parola. Quel che non può oggi me lo darà a suo comodo.

— È meglio definire.

— Ecco per lei, ma non lo dica a nessuno... ottanta lire.

— Che! voglio esser compiacente: cinquanta.

— Non voglio esser ostinato: settanta.

— Facciamo il male a mezzo: sessanta, non un centesimo di più.

— Sessantotto e non se ne parli altro.

— Sessantaquattro.... e le dò il mio indirizzo.

— Sessantacinque....

— Sessantaquattro....

— Sessantaquattro e cinquanta... Dove glielo mando?

Non so voi: io li ho già mandati in quel paese dove le etichette sono belle ed i prezzi sono fissi....

Il guaio si è che uno dei miei compagni rimasto addietro ha udito il venditore confidare alla sua dolce od amara metà: — Che cliente ostinata! La prossima volta comincio da centocinquanta...

Ed io, uscito prima, avevo udito la signora mormorare: — Che sciocca! La prossima volta comincerò da dieci....

GUGLIELMO VITA.

Crisi dei servizi automobilistici e sussidi governativi.

Gli altissimi prezzi raggiunti dalla benzina, dai lubrificanti, dalla gomma; la scarsità della mano d'opera; la difficoltà e il costo delle riparazioni; le cifre fantastiche che bisogna pagare per qualsiasi veicolo, o parte di veicolo meccanico, hanno prodotto, come era da prevedere, una grave crisi nell'industria dei servizi automobilistici. I concessionarî, a cui un Decreto luogotenenziale 17 luglio 1918 accordava facilitazioni e aumenti di sussidî da parte dello Stato, hanno avanzato istanze in fortissimo numero al Ministero dei Lavori Pubblici, presso il quale è stata istituita una speciale commissione per prenderle in esame.

Ma — in questo come in tutti gli altri rami della pubblica amministrazione — il numero dei funzionari è ristretto ed è addirittura esiguo rispetto alla mole del lavoro. Le istanze, raccomandate con tanta sollecitudine, passano con lentezza il loro turno. Ciò che tuttavia non danneggerà i concessionarî, poichè le eventuali nuove concessioni avranno, come è logico, effetto retroattivo, salvo che per le tariffe viaggiatori, le quali però sono già state aumentate quasi tutte.

Del lavoro già compiuto dalla Commissione ministeriale rende conto *L'auto-industriale*, che pubblica l'elenco delle linee automobilistiche già riprese in esame, alla data, crediamo, della metà d'agosto.

Il risultato è il seguente:

Su 37 linee sinora esaminate, 23 non ottennero nessun aumento, 12 ebbero un maggior sussidio variante tra il 30 e il 40 per 100 (salvo una che ebbe il 15) e a 9 di esse fu inoltre concesso un aumento del 10 o del 20 per 100 sul canone postale; due ebbero solo quest'ultimo. Tutte le 37 linee sono state autorizzate all'aumento delle tariffe viaggiatori, quasi sempre nella misura del 30 per 100, e solo una diecina in quella del 25 o del 20 o del 10.

L'esame, come si vede, è stato rigoroso e i miglioramenti sono stati concessi con cautela. Probabilmente, molti concessionarî largheggiarono nelle loro istanze, sia perchè in questa materia si chiede sempre il più per avere il meno, sia in previsione dei purtroppo probabili nuovi aumenti. Comunque sia, un terzo solo dei ricorrenti ha viste accolte le sue ragioni, il che non sembra molto. Ma è sperabile che i concessionarî si rendano conto delle angustie del momento, che non consente allo Stato troppo larghi impegni oltre i gravosissimi che la guerra gli impone: essi debbono riflettere che si tratta d'un periodo affatto transitorio, passato il quale potranno certo raccogliere il frutto dei sacrifici presenti. Il riprendere un servizio dopo un'interruzione, che ne abbia fatta perdere la consuetudine agli abitanti della regione, è forse a conti fatti più gravoso che mantenerlo in vita per un certo periodo con qualche sacrificio.

Ma purtroppo è molto probabile che varie imprese debbano smettere l'esercizio di quelle linee, già poco attive, a cui neppure la totalità dei miglioramenti stabiliti nel Decreto citato potrebbe essere sufficiente. E ciò sarà certo doloroso. La ripresa e l'espansione dei servizî automobilistici nel dopoguerra diventa così uno dei problemi del turismo italiano più degni di studio e di premure.

LE VIE INTERALLEATE

Malgrado tutto faccia presumere che, grazie all'intervento americano, assai presto gli Alleati potranno imporre la pace agli Imperi Centrali, bisogna confessare che non poca incertezza regna ancora sul futuro assetto politico ed economico del Mondo. Si costituirà la preconizzata *Società delle Nazioni,* mediante la federazione di tutti i popoli liberi, dopo l'abbattimento delle dinastie che hanno provocato la guerra? Questa ideale Società avrà solo carattere politico o implicherà anche l'abbandono delle rivalità economiche? Oppure, cessata che sia la fase cruenta della immane conflagrazione, l'odio e le rivalità si riaccenderanno sotto altre forme? Non è affar nostro rispondere a questi preoccupanti interrogativi; tuttavia ragionando a lume di buon senso non sapremmo respingere un'obbiezione. Ed è che la Società delle Nazioni, la quale probabilmente tenderà a risolvere insieme i problemi politici e quelli economici, esigerà una preparazione assai lunga, e impossibile a farsi finchè dura la vera guerra. La nobile aspirazione potrà, dunque, divenire realtà soltanto dopo che sarà trascorso un certo periodo dalla chiusura delle ostilità a colpi di cannone, periodo durante il quale fra gl'Imperi Centrali e l'alleanza Inghilterra-Francia-Italia-Stati Uniti di America si combatterà ancora con altre armi, incruente ma non meno temibili. Quanto durerà questo periodo? Dieci anni o un secolo?

Ma neanche la visione giusta di quella che potrà essere una lotta economica sotto forme non ostili e mantenendo la correttezza delle relazioni diplomatiche è facile a precisarsi. Una rinuncia completa ai rapporti di scambio cogli attuali fieri nemici nostri e della civiltà non è nemmeno da porre in discussione, malgrado oggi il sentimento si rifiuti alla previsione di contatti pacifici con così barbari belligeranti. Nè si può pensare all'abbandono di alcuni principî che rappresentano gloriose conquiste della civiltà. Così è, per esempio, della libertà dei mari, intesa nel senso che a tutte le bandiere è consentito penetrare nel mare territoriale di un paese. Avverrà quindi che navi tedesche approderanno nuovamente ai *Docks* di Londra, e navi inglesi entreranno nel porto di Amburgo; nè materialmente potremo impedire che l'odiato soldato tedesco, ridiventato commerciante, passi colle sue merci le frontiere nostre e quelle di altri paesi alleati. Tutto ciò torna automaticamente colla pace, comunque essa sia fatta. Ma potremo benissimo, ricorrendo a mezzi compatibili colle relazioni pacifiche, ostacolare l'espansione economica degli attuali nemici, favorendo quella degli attuali amici. La guerra ci ha svelato i metodi di penetrazione germanica e noi potremo guardarci da tutto ciò che hanno di subdolo e di scorretto. Non è naturalmente da illudersi che questo sia facile. Il successo germanico è anche frutto di senso di solidarietà, di costanza e metodicità di sforzi, qualità che a noi fanno difetto e che dobbiamo cercare di acquistare. Nè va dimenticato che a lungo andare il prodotto buono ed a buon mercato finisce coll'imporsi, quale che sia la sua provenienza, perchè gli affari sono affari e certi sforzi a base di puro sentimento nei rapporti economici non possono, per ne-

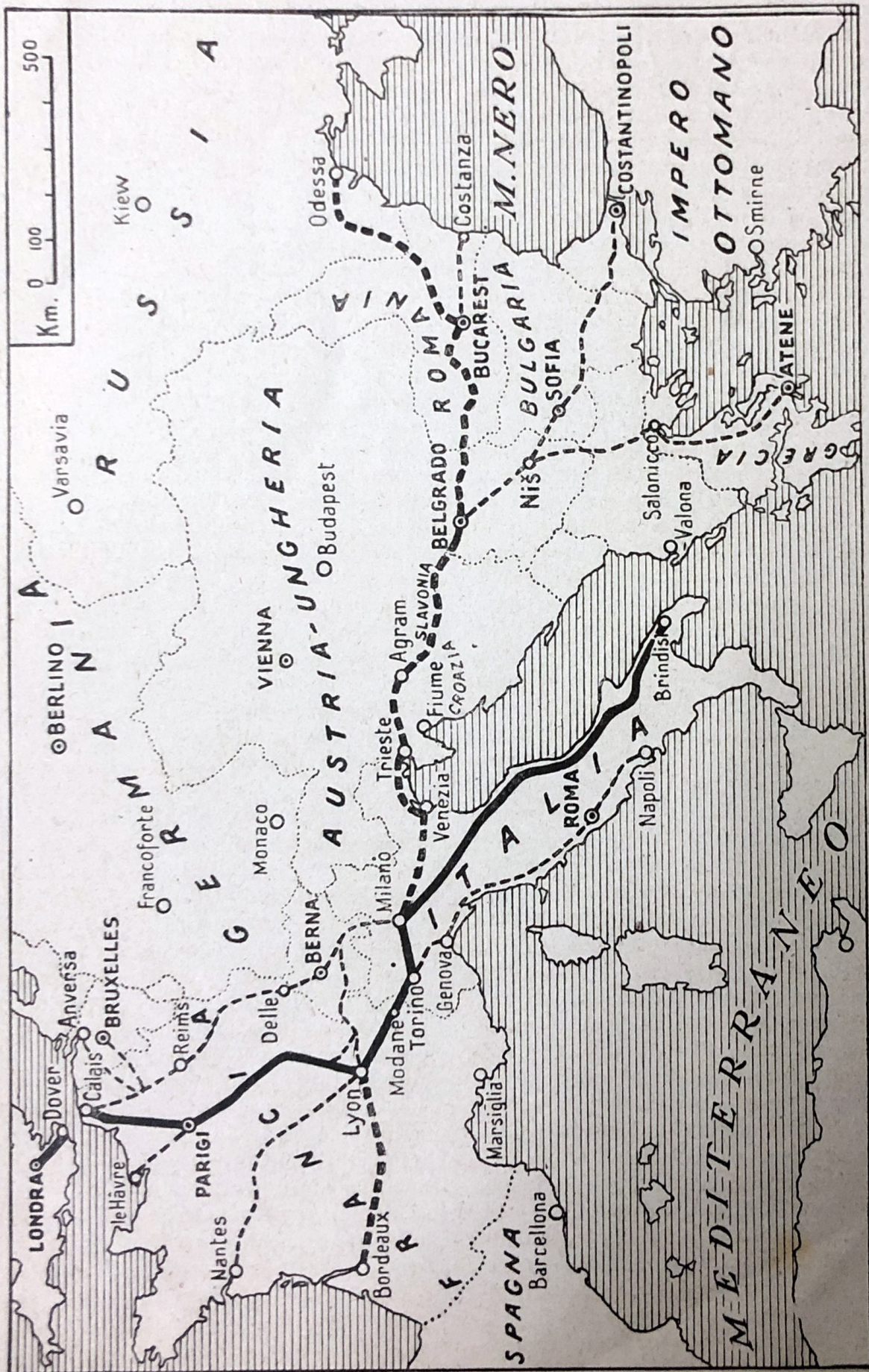
cessità, durare in eterno. I dazi doganali con cui si sbarra la porta ad un prodotto estero sono un'arma a doppio taglio, tanto è vero che riesce difficile vedere tutti i produttori di una nazione dichiararsi d'accordo sul regime daziario. I paesi giunti ad un certo grado di sviluppo industriale ed agricolo vorrebbero tutti esportare più che è possibile, importare meno che è possibile; ma siccome le esportazioni nostre sono importazioni per gli altri, bisogna forzatamente giungere a transazioni. Queste transazioni riescono poi più vantaggiose per chi spiega maggiore abilità, per chi meglio sa far valere le sue risorse e la sua situazione. La Germania è stata sempre abilissima nell'approfittare di alcune sue fortunate condizioni naturali; ma bisogna riconoscere che una delle maggiori fortune dei tedeschi è stata quella di aver di fronte contraenti assai deboli, spesso ingenui, sempre impreparati, mai solidali. E certo la prima cosa che dobbiamo proporci per le contrattazioni future è quello di diventar più abili. Ciò corrisponde a prepararci, collo studio serio e approfondito delle questioni, all'arte difficile di stipular trattati, prendere accordi, lottare e transigere. Non frasi, non formule che accontentano chi guarda le cose assai superficialmente; ma esame costante di tutti gli elementi che entrano in giuoco in questi ponderosi problemi.

***

Il preambolo è generico, ma noi vogliamo occuparci del solo lato che ci riguarda: l'utilizzazione dei trasporti nella lotta economica. Anche questo solo aspetto del problema è grandioso: perciò è inteso che noi ne tocchiamo per ora solo qualche punto, fedeli al programma di dir poche cose alla volta e in modo così semplice da giovare alla diffusione delle idee che ci sembrano giuste.

Fino a qualche anno prima dello scoppio della guerra, nei paesi latini si era data scarsa importanza alle rivalità ferroviarie. Noi adoperavamo le strade ferrate europee colla massima libertà, senza alcuna considerazione o limitazione dipendente dal territorio attraversato. Avveniva così che dall'Italia ci recavamo in Francia indifferentemente per vie tutte quante italo-francesi come sono quelle di Ventimiglia e di Modane, oppure traversando la Svizzera. E in questo secondo caso ci servivamo, a seconda delle opportunità, del Sempione, del Sempione-Loetschberg o del Gottardo. Gl'itinerari Milano-Parigi attraverso la Svizzera ammettevano indifferentemente il passaggio da Basilea per Delle o per Moulhouse, con percorso, in questo secondo caso, su territorio germanico. Per andare da Milano a Londra uno degli itinerari, facente capo alla traversata della Manica per Ostenda-Dover, implicava il passaggio per Strasburgo e quindi un percorso abbastanza lungo (350 km. circa) sulle ferrovie tedesche.

E colla parola « itinerari » non intendo alludere alla possibilità materiale di raggiungere per vie diverse un dato punto estremo; ma di percorsi per i quali erano previste facilitazioni di orario, di biglietti cumulativi, di *servizi diretti*, cioè fatti con treni, che, pur superando parecchie frontiere, mantenevano per tutto il percorso lo stesso materiale, evitando ai viaggiatori le noie del trasbordo, l'attesa delle coincidenze, la visita doganale, la registrazione dei bagagli e via dicendo. Tutto questo era naturalmente frutto di accordi tra i paesi interessati, accordi nei quali noi di solito ci limitavamo a tener conto della situazione naturale delle linee, preferendo, a vantaggio dei viaggiatori, gl'itinerari più brevi. Germania ed Austria ponevano, invece, accanimento ed abilità nel pretendere che fossero preferiti gli istradamenti proprii e nel rifiutarsi ai mutamenti d'itinerari anche quando, per la costruzione di nuove linee, si verificava qualche riduzione di distanza che avrebbe giustificato lo spostamento.

Ora che la guerra ci ha aperto gli occhi, vogliamo anche noi boicottare, come si direbbe con termine di prammatica, i territori dei nemici, anche quando non saranno tali in senso stretto, e per quanto concerne i rapporti fra noi e gli alleati, creare delle vie correnti per tutto il loro percorso in casa nostra: delle *vie interalleate*. « Creare » o « fare » non sono termini proprii giacchè non si tratta di costruire, se non eccezionalmente, nuovi tronchi ferroviari, ma bensì di servirsi di linee esistenti, favorendone l'uso. Così, per esempio, per andare dall'Italia a Parigi e Londra ci proponiamo di adottare facilitazioni di orari, di prezzi e di servizi diretti soltanto su vie che non toccano il territorio germanico, negando a quelle che lo toccano comodità e coincidenze.

DUE VIE INTERALLEATE: LA LONDRA-BRINDISI E LA BORDEAUX-ODESSA (LINEA DEL 45° PARALLELO).

Si giunge così al concetto di un sistema di linee sottratte alla influenza medio-europea, che dovrebbero da sole soddisfare ai bisogni di scambi degli Alleati. Ha fatto quindi il giro di giornali e riviste la proposta, venuta di fonte francese, di fissare le comunicazioni interalleate su due assi, uno in direzione all'incirca nord-sud, l'altro in direzione ovest-est. Il primo asse sarebbe la linea continua Londra-Brindisi, l'altro la cosidetta ferrovia del 45° parallelo che, partendo da Bordeaux, farebbe capo ad Odessa. L'una e l'altra linea sfuggirebbero al controllo degli Imperi Centrali perchè non ne toccherebbero in alcun modo il territorio, in quanto la linea del 45° parallelo pel percorso fuori gli attuali confini d'Italia traverserebbe o paesi già assicuratici dal Patto di Londra o provincie della Jugoslavia, la cui costituzione in istato indipendente sarà uno dei probabili effetti della guerra.

La cartina che uniamo rende chiaro il progetto. Questi due grandi assi avrebbero naturalmente una serie di linee affluenti e qualche linea parallela che completerebbero il sistema.

Nella direzione nord-sud esistono parecchie linee parallele e per le relazioni più importanti come, per esempio, quella Milano-Parigi vi è, lo abbiamo visto, piuttosto l'imbarazzo della scelta. Pare che gli accordi fra Francia e Inghilerra pel traforo della Manica stiano per entrare nella fase esecutiva, e quindi anche quella piccola interruzione alla ferrovia Londra-Brindisi potrebbe in un tempo non lungo (non in quaranta giorni come pretendeva un ingegnere americano, ma in cinque o sei anni) essere eliminata.

La linea del 45° parallelo, che da Bordeaux verrebbe per Lione a Milano, quivi incrociandosi coll'asse nord-sud (Milano sarebbe, dunque, al centro del sistema ferroviario interalleato) e passerebbe per Trieste e Belgrado, è quasi tutta costruita. Manca, oltre qualche indispensabile raccordo, il tronco Velica Plana-Turn Severin, non molto lungo. Per dare poi alla linea il carattere di grande arteria basterebbe dotare di doppio binario i tronchi a semplice binario delle ferrovie francesi fra Bordeaux e Lione e costruire alcuni raccordi e linee di raccorciamento già progettati. Provvedimenti analoghi occorrerebbero sulle linee della Slavonia.

***

Come vanno giudicati questi progetti? Anzitutto bisogna guardarsi dalle simpatie che essi destano da un punto di vista esclusivamente, come oggi si direbbe, ideologico.

Queste degli «assi», uno longitudinale, l'altro latitudinale, della coincidenza quasi costante della ferrovia con un parallelo terrestre, sono frasi e concezioni di un grande effetto letterario. Sintetizzano in così poche parole un insieme di aspirazioni e di tendenze che nulla le preserva da una immediata e, dirò così, violenta simpatia nel grosso pubblico.

Prudenza vuole però che le proposte vengano discusse prescindendo dalla forma sotto cui sono presentate, ma per la sostanza che racchiudono. Che la ferrovia coincida o meno con un parallelo terrestre è cosa di poco interesse: quello che preme è che risponda ad uno scopo preciso e reale. Molto suggestivo per noi italiani è che l'incontro dei due «assi» avvenga proprio a Milano; ma da un punto di vista positivo ciò, bisogna confessarlo, vuol dire poco o nulla.

Perciò, cerchiamo di vedere la funzione che avrebbero tali linee, ripetendo che in pratica si tratterebbe di far questo: concentrare tutte le facilitazioni di orari, di prezzi, di servizi diretti sulle arterie prescelte, *negando le facilitazioni stesse ad arterie concorrenti, le quali toccassero il territorio degl'Imperi Centrali e dei loro Stati vassalli Turchia e Bulgaria*. Se non si facesse l'una cosa e l'altra, quella della via interalleata rimarrebbe una bella idea senza alcun effetto reale. Noi dovremmo cioè far in modo che, pur senza una impossibile materiale costrizione, nessuno dall'Italia abbia convenienza a recarsi a Parigi o Londra per vie diverse dalla prescelta ed analogamente che dalla Francia e dall'Inghilterra tutti scendano a visitare l'Italia solo per l'itinerario favorito. Naturalmente questo esige qualche sacrificio. Se itinerari che ora scartiamo, prima entravano in considerazione, ciò in generale dipendeva dal fatto che essi, per alcune relazioni, erano più brevi o più comodi. Ora che vogliamo affermare il concetto della nazionalità delle ferrovie dobbiamo per forza rinunciare, entro certi limiti, al criterio assoluto della brevità e della comodità. Senza questa rinuncia, il proponimento di lotta e di difesa non

avrebbe significato. Ecco perchè mi son permesso, nella cartina inserita, di alterare un po' il grafico — che è comparso su alcune riviste italo-francesi, ad illustrazione di interessantissimi articoli — dovuto al prof. Enrico Lorin, appartenente alla facoltà di lettere di Bordeaux, della cui personale gentilezza ho avuto prove tali da rendermi spiacevole il non poter sottoscrivere pienamente a quanto egli sostiene. Secondo le idee del Lorin, idee che coincidono con quelle espresse in un comunicato ufficiale di origine francese, partendo da Calais l'asse nord-sud dovrebbe toccare Reims (saltando — e non se ne comprende la ragione — Parigi) e poi venire a Berna. Noi siamo invece più propensi ad associarci a coloro i quali sostengono che una linea del genere debba essere tutta italo-francese, passando per Parigi e Modane e lasciando da parte la Svizzera.

Una linea italo-francese che non tocchi Parigi non coincide col naturale andamento del traffico. Spostare da Parigi questo asse delle comunicazioni italo-franco-inglesi significa sottrargli il maggior alimento. L'asse sarebbe una idealità, non una realtà, perchè non passerebbe per i punti lungo i quali la maggior parte dei viaggiatori vuole andare. Esso è bensì tracciato sulla congiungente più breve Calais-Brindisi, ma se anche quello della brevità fosse, come non è, elemento decisivo, si tenga presente che il traffico fra questi punti estremi è trascurabile di fronte a quello dei punti intermedi.

Resta poi la questione del passaggio attraverso la Svizzera. Ammetterlo significa dimenticare il concetto di nazionalità cui la linea deve rispondere. La Svizzera è una nazione amica e, soggiungiamo, lealmente amica; ma non è nostra alleata e per la sua neutralità non può prendere un atteggiamento ostile agli Imperi Centrali e non può quindi favorire i nostri intendimenti di lotta verso questi ultimi. La Svizzera è attraversata dalle linee che ci uniscono alla Germania e si troverebbe in grande imbarazzo quando per far piacere a noi dovesse dispiacere alla Germania o viceversa. Non è quindi per diffidenza verso la Svizzera che la Londra-Brindisi non deve passare per Berna, ma perchè, se questo si ammettesse, il concetto su cui si basano le vie interalleate cadrebbe.

Quando la Svizzera volle procedere al riscatto del Gottardo, costruito, come si sa, anche con denaro germanico, oltrechè col forte contributo italiano, dovette obbligarsi ad accordare al traffico italo-tedesco tutte le facilitazioni che accorda al traffico italo-francese e questo rende l'imbarazzo ancora maggiore, ponendolo su basi reali di accordi esistenti. Si è inteso dire che uno degli scopi di guerra è la revisione della Convenzione del Gottardo; ma, ammesso lo scopo raggiunto, questo non basta.

Se la Convenzione si potrà mutare, non si potrà mutare l'atteggiamento della Svizzera, la quale se ha voluto e potuto mantenersi neutrale durante il grande incendio, a maggior ragione si manterrà tale a guerra finita.

Ma — mi si osserverà — facendo passare le comunicazioni interalleate pel Cenisio, voi rinunciate agli istradamenti più brevi creati col Sempione; prendete una via meno perfetta o vi esponete a nuove spese per migliorare questa via. Vediamo se e fino a qual punto cioè sia vero. E per far questo consideriamo il rapporto su cui si svolge il massimo movimento, vale a dire Milano-Parigi, giacchè senza avere statistiche alla mano si può giurare che il numero dei viaggiatori fra queste due capitali è almeno eguale ai tre quarti di tutto il traffico della Londra-Brindisi. Orbene la distanza Milano-Parigi pel Cenisio è di 949 km., pel Loetschberg e Reims di 868: la differenza è di 80 km. pari a meno del 10 % del totale. Ciò importa in senso assoluto al più un'ora e mezzo di maggior viaggio. Questo scapito, in parte compensato dal fatto che si ha un solo passaggio di frontiera in cambio di due, si estende anche al percorso Milano-Calais o Milano-Boulogne, ma diventa un po' minore per le provenienze da Brindisi e dal sud d'Italia in genere che possono raggiungere Torino e il Cenisio da Piacenza, e non esiste più per Torino e nemmeno per Genova. Può, dunque, concludersi che la via del Cenisio, mentre avrebbe il vantaggio di essere esclusivamente italo-francese e quindi sottratta a qualsiasi influenza facente direttamente o indirettamente capo alla coalizione nemica, non è in condizioni d'inferiorità tanto gravi rispetto alle altre. Ripeto poi ancora che o bisogna rinunciare a questa specie di nazionalismo ferroviario o accettarlo con tutte le

sue conseguenze. Far le cose a mezzo non servirebbe a nulla.

Nell'apprezzare il Cenisio bisogna fare ancora un'altra considerazione ed è ch'esso trovasi su una linea già quasi tutta a doppio binario e che per lungo tratto sarà esercitata a trazione elettrica. Si può far calcolo che fra non molto sarà elettrificata tutta la Torino-Modane e non è fuor di luogo sperare che venga presto la trasformazione della Milano-Torino. Allora sarà possibile forzare le velocità anche sui tronchi a forte pendenza e lo svantaggio della maggior lunghezza rispetto ad altre linee potrà essere in parte assorbito. Tengasi presente che il percorso Bussoleno-Modane di 60 chilometri richiede colla trazione elettrica soli 70 minuti, mentre coi più celeri treni a vapore ne occorrevano 125: la trazione elettrica ha cioè permesso di risparmiare un'ora sopra due nell'intero percorso. Altra mezz'ora si risparmierà quando si elettrificherà anche il tronco Bussoleno-Torino. Il percorso Roma-Parigi, prima che fosse costruita la scorciatoia Frasne-Vallorbe, richiedeva lo stesso tempo pel Cenisio come pel Sempione: dopo la costruzione di detta linea prevalse il Sempione, ma le partite si sono di nuovo pareggiate coll'adozione della trazione elettrica.

Un'altra considerazione deve, a mio credere, indurci a preferire la via esclusivamente franco-italiana ed è che varii progetti di nuovi trafori attraverso le Alpi sono allo studio. Comprendiamo benissimo che il traforo del Monte Bianco o del Monginevro richiederanno anni parecchi; ma a che prò prevedere questi perfezionamenti delle vie italo-francesi se dovessimo abbandonarle per seguire gl'itinerari svizzeri?

***

L'asse in latitudine costituente la ferrovia interalleata Bordeaux-Odessa è conosciuto col nome di ferrovia del 45° parallelo datogli dal suo apostolo più fervente che fu un diplomatico francese amico dell'Italia, il Claudel. Essa servirebbe soprattutto a porre Francia e Italia in comunicazione coi mercati balcanici. Bordeaux e gli altri porti francesi dell'Atlantico dovrebbero essere lo scalo della importazione americana. All'altro capo sarebbe Odessa, il grande emporio dei grani.

Questa direttiva corrisponde ad un notevole traffico viaggiatori, che prima della guerra era servito dall'*Orient-Express*, il treno di lusso che portava da Parigi a Costantinopoli attraverso Vienna e Budapest. L'*Orient-Express* del dopoguerra, che potrebbe avere ancora per mèta Costantinopoli liberata dai turchi ricacciati in Asia, passerà per l'Italia e per le terre jugoslave.

Questa linea dovrebbe soddisfare a molte altre aspirazioni della Intesa. Una è quella di sostituire, per quanto è possibile, i porti germanici con quelli francesi ed italiani nelle relazioni fra l'Europa e l'America. È noto che con i suoi grandi porti la Germania ha sempre dominato le importazioni e le esportazioni dell' Europa Centrale. Anche questo scopo un po' era ottenuto per conseguenza di condizioni naturali, un po' per effetto di buona organizzazione dei trasporti. Creando sulla direttiva interalleata un sistema di tariffe e di servizi bene impostati, una parte del territorio ora tributario di Amburgo e Brema passerebbe nella zona d'influenza di Bordeaux, di Genova, di Venezia e Trieste. E su ciò non vi è nulla da dire, salvo che mettere in evidenza il pericolo di una rivalità fra i porti diversi degli stessi Alleati. Occorre, infatti, evitare che i porti italiani siano o si ritengano sopraffatti dai porti francesi dell'Atlantico, che la guerra ha aperto agli americani, i quali, avendoli equipaggiati secondo i loro sistemi, conserveranno la tendenza a servirsene a preferenza dei nostri.

I mercati balcanici ed orientali in genere hanno sempre rappresentato una tendenza dell'Occidente Europeo. Il che si spiega col fatto che mentre l'Occidente è soprapopolato, sicchè ha abbondanza di uomini e scarsezza di prodotti, il contrario avviene per l'Oriente. Al finir della guerra si cercherà in Oriente parte di quanto occorrerà per rifare le nostre scorte esaurite. Della Danubio-Adriatico si sono ventilate parecchie soluzioni: la linea del 45° parallelo offrirebbe, in ogni caso, l'attacco migliore alle ferrovie partenti dal litorale Adriatico dell'altra sponda per raggiungere i territori della Serbia e della Romania.

Altro titolo di merito che si può assegnare a questa arteria è quella di creare una comunicazione terrestre colla Russia indipendente dagli Imperi Centrali come oggi non esiste.

* * *

Abbiamo finora parlato soltanto di traffico viaggiatori. Sono le stesse idee applicabili al traffico delle merci? In massima, si. La differenza fra l'una e l'altra categoria di traffico sta in questo: che i viaggiatori dànno importanza al prezzo non solo, ma anche alla comodità ed alla celerità del viaggio, mentre ciò che determina le merci a seguire uno piuttosto che altro itinerario è soltanto il prezzo. Si sbaglia però a confondere il prezzo colla lunghezza del percorso nel senso che necessariamente un percorso maggiore debba offrire un maggior prezzo. Le ferrovie avendo forti spese generali possono spostare le spese stesse da una ad altra linea e far pagare di meno per una linea più lunga che per una più breve, almeno fino a che non si esce da certi limiti di differenza. Usando di questa facoltà riesce possibile, se le condizioni naturali non sono sfavorevoli, rendere più economici gl'itinerarî che interessano e attirarvi quindi il traffico. Così, per esempio, un trasporto terrestre Belgrado-Parigi seguirà la linea del 45° parallelo anzichè quella Budapest-Vienna-Monaco-Basilea se riusciremo a fare prezzi minori sull'itinerario interalleato, ritenuto che i nostri nemici si sforzeranno di raggiungere lo stesso intento per l'itinerario rivale. Il che richiede non solo un ribasso sulla linea favorita, ma anche un rialzo di prezzo su quella parte dell'itinerario concorrente che rimane sul proprio territorio.

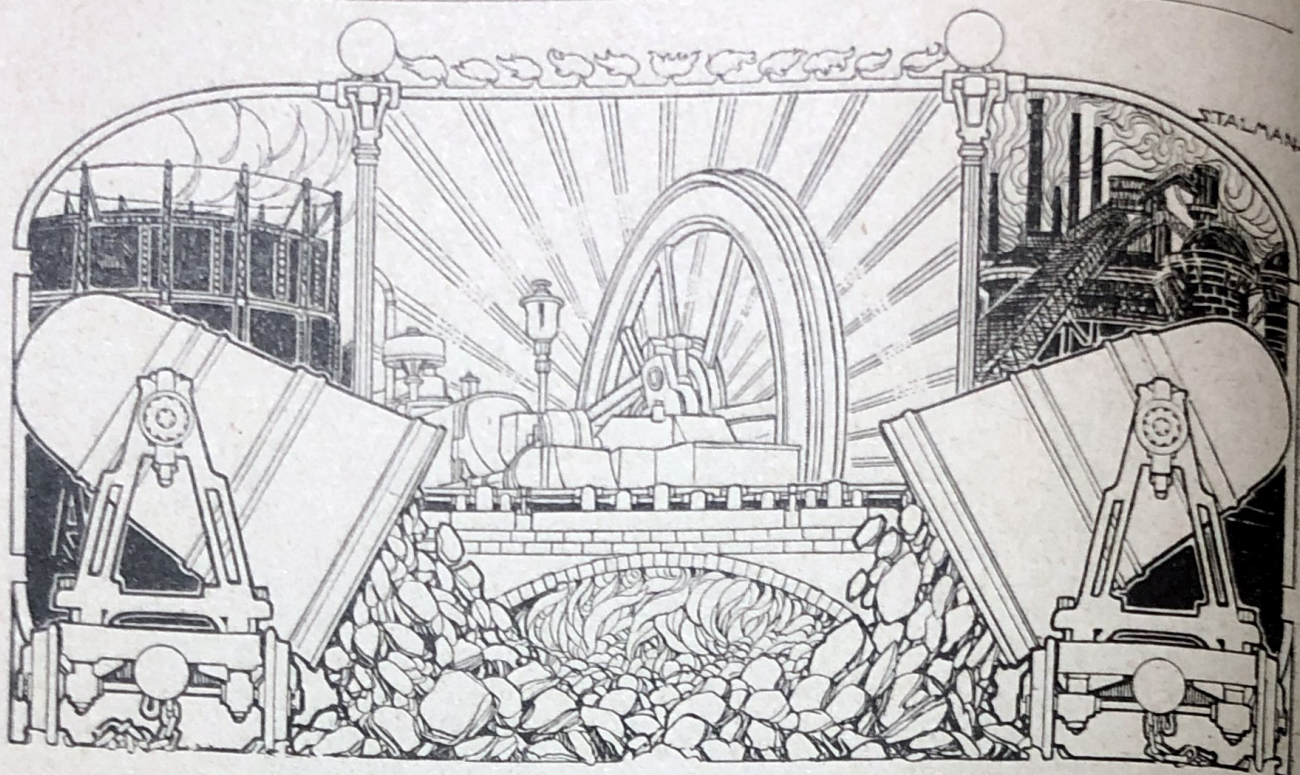
Assunto evidentemente difficile e che richiede una grande solidarietà fra i paesi alleati. Non basta dunque tracciare sulla carta geografica questi simboli di unione e di coalizione, ma occorre poi con grande accortezza e con grande senso di solidarietà assicurarne il successo.

* * *

Le proposte di «vie interalleate» lasceranno probabilmente increduli i pratici, i professionisti, dirò così, dei trasporti. Essi sono anche capaci di sorriderne. Ciò si spiega col fatto che, in massima, volere imporre la strada al traffico è un non senso. Come l'acqua quando viene deviata torna dove l'attirano le condizioni di pendenza e di resistenza del letto, così merci e viaggiatori vanno dove trovano condizioni migliori di trasporto e prezzi più vantaggiosi. Pensare il contrario è un illudersi. Perciò nel proporsi queste canalizzazioni del traffico bisogna tener presenti tutte le condizioni che possono alterare il regime dei trasporti, non limitarsi ad indicare una direttiva.

Quello che vi è di indubbiamente esatto nella concezione delle vie interalleate è l'importanza delle territorialità. Solo se una via rimane sul proprio territorio se ne può volgere l'impiego ai propri fini regolandone i servizi ed i prezzi.

Nel caso esaminato nemmeno gl'interessi dei diversi Alleati sono concordanti; ma è indubbio che la solidarietà cementata col sangue sui campi di battaglia non troverà difficoltà a spiegarsi nel campo economico, rispettando nella giusta misura gl'interessi di tutti.

FILIPPO TAJANI.

· LE · LIGNITI · ITALIANE ·

L'ing. Stacchini nei due articoli precedenti aveva tracciata la storia dell'industria delle ligniti. Viene ora al presente e al futuro: ce ne traccia lo sviluppo attuale, sia all'estero sia da noi, e dimostra il grande profitto che l'Italia, povera di altri combustibili, potrebbe trarre dalla lignite, non solo nelle strette della vita di guerra, ma anche nelle condizioni normali della vita di pace. Egli schizza il programma concreto di ciò che si dovrebbe, anzi che si deve fare, e dà così una conclusione pratica e patriottica al suo accurato studio.

TRENT' ANNI DOPO. Saltiamo a piè pari un trentennio, e vediamo cosa si è fatto in Italia e fuori, nell'industria lignitifera.

In Germania — siamo ancora costretti, come sempre quando si tratta di industrie, a dover citare come pietra di paragone il nostro nemico — in Germania ove si seppe assurgere ai fastigi della potenza e della ricchezza, accoppiando genialmente, rigorosamente, con ferrea volontà la scienza all'industria, nel 1913 la produzione della lignite aveva raggiunto la bella cifra di ottantasette milioni di tonnellate, dai 16 del 1891; nel 1915 oltrepassò gli 88 milioni, escavati dalle regioni del Reno, Niederlansitz, Assia, Brunswick, Erzgebirge, Turingia, Brandeburgo, Magdeburgo e Slesia prussiana, mercè il ben retribuito lavoro di parecchie migliaia di minatori. (*Economiste Français*, 18 settembre 1917; Bellet, *Minerva*, 1 novembre 1917). Le mattonelle di lignite, prodotte nel 1915, raggiunsero i 24 milioni di tonnellate! Altro che preoccuparsi, come si fece in Italia, se queste mattonelle rendevano un po' meno di quelle di litantrace!

Riscaldando la lignite in storte speciali, si ottenne, sempre in Germania, la *cammacite*, il cui potere calorifero risulta molto superiore a quello delle mattonelle di lignite naturale. La metallurgia adopera questo combustibile in fornelli speciali, non molto complicati, oppure lo riduce in gas, per alimentare i forni ove si raffina l'acciaio. La Germania non si appagò dei risultati già edificanti ottenuti nella produzione dei sottoprodotti, ma la loro raffinazione andò perfezionandosi scientificamente e economicamente in misura incredibile.

Perseguendo il programma di ingerenza statale, fattore precipuo della espansione e

della conquista economica mondiale dell'Impero tedesco, alcuni Stati, come la Sassonia, acquistarono i giacimenti di lignite, azionarono centrali elettriche, per le ferrovie e le industrie.

Gli industriali, dal canto loro, unirono i centri di estrazione della lignite con le centrali elettriche, e distribuirono la potenza calorifera di questo combustibile povero sotto la forma meno costosa di energia elettrica.

« Per giudicare l'ampiezza che può assumere questa industria, bisogna visitare la regione fra Colonia ed Aquisgrana, la quale fornisce circa il quarto della produzione tedesca. In questa regione funzionano Società con un capitale di 30, di 40 milioni. Le imprese in cui il capitale raggiunge od oltrepassa i 10 milioni sono numerosissime. Nel distretto di Bitterfeld è tutta una serie di miniere delle più interessanti, il cui prodotto è interamente assorbito dalle Compagnie di elettricità di Berlino, che così soddisfano facilmente e a buon mercato ai propri bisogni di combustibile. Vi sono anche proprietarî di miniere di carbon fossile, che hanno acquistato giacimenti di lignite per regolarizzare la concorrenza (!) che questa fa al carbone: essi cercano di vendere la lignite nei luoghi ove il carbone viene a costar troppo per la difficoltà dei trasporti. La produzione della lignite deve rappresentare attualmente per la Germania un valore annuo di 250 milioni di lire almeno.

« Accade spesso che la lignite non venga a costare più di una lira la tonnellata; generalmente si mantiene sulle 2 lire e 50 centesimi. Si comprende come possa fare la concorrenza al carbon fossile e sostituirlo dove questo è troppo caro ». (*Minerva*, 1 novembre 1917.

In Austria lo sviluppo economico-industriale della lignite ha seguito da presso quello della Germania, e ci duole di non poter citare dati statistici al riguardo.

La Francia non diremo che sia rimasta stazionaria, ma certo è ben indietro agli Imperi centrali, sia per lo sviluppo delle miniere che per i metodi di utilizzazione delle ligniti.

Gli Stati Uniti invece fecero passi da gigante. Nel 1910 raggiungevano 443 milioni di tonnellate di produzione di carboni fossili, con una forte percentuale di lignite, che si dice rappresenti oltre 40 milioni (1).

Anche al Giappone vi sono giacimenti di ligniti e quel giovane popolo in pochi decenni seppe occupare un posto rispettabile anche in questo ramo dell'industria.

In Italia.... cosa abbiamo saputo fare dal '90 ad oggi?

Le cifre ci dicono che dal mezzo milione circa di tonnellate che si produceva allora, si era arrivati, nel '16, a 1.290.000 tonnellate (ing. Capacci) e precisamente a tonnellate 1.282.819. Ci voleva la guerra e la carestia dei carboni per arrivare a queste cifre. Una vera inezia se la si confronta agli 88 milioni di tonnellate della Germania, alla produzione dell'Austria e di tutte le altre nazioni. E bisogna tener presente, che nella suddetta produzione il bacino del Valdarno concorse per oltre 800 mila tonnellate con la sua lignite xiloide (piligno) e le altre miniere della Toscana per 170 mila tonnellate, quelle dell'Umbria (Morgnano, Branca, ecc.) per 157 mila; tutte le altre miniere d'Italia produssero appena 130 mila tonn.

Nello scorso anno si arrivò ad un milione e mezzo di tonnellate, benchè si fosse sempre più assillati dalla mancanza dei carboni fossili esteri, malgrado i validi incoraggiamenti del Governo, e malgrado l'appetitoso stimolo degli alti prezzi, ai quali si può e si potrà per diversi anni ancora vendere questo nostro combustibile.

Le nostre fabbriche di mattonelle sono tre. Due in Valdarno, una nelle torbiere di Codigoro, sebbene queste mattonelle sviluppino 5000 calorie (*La Miniera Italiana*, pagina 179). Nella miniera di Ribolla (Grosseto) fu iniziato un impianto per agglomerare il granellino in forma di ovoidi. Per la produzione di energia elettrica abbiamo un solo esempio, alla centrale di Castelnuovo (S. Giovanni Valdarno), ove tutti i detriti delle miniere si utilizzano per produrre l'energia elettrica termica.

Dagli importanti giacimenti di torba di cui sono ricche diverse regioni d'Italia si estrassero soltanto 50 mila tonnellate nel 1915; e in due cave, a Codigoro (Ferrara) e

(1) N.B. Nel 1912, soltanto nello Stato del Texas, si produssero — quasi totalmente dalla distillazione della lignite — 3 miliardi 250 milioni di piedi cubici di gas. (*Bulletin of the University of Texas* - 1913).

a Bientina Orentano (Lucca), si utilizza la torba per estrarre con il sistema Mod l'azoto, per avere il solfato ammonico, tanto prezioso in agricoltura, il cui prezzo va da quattro anni aumentando iperbolicamente. Il totale delle miniere e ricerche produttive, nel 1916 era di 148.

Questo lo sviluppo che abbiamo saputo dare in quasi un trentennio, ai combustibili fossili nazionali; e, notiamolo bene, il progresso recente è dovuto per la massima parte all'opera energica del Commissario ai combustibili, De Vito, del quale giova ripetere le parole pubblicate sul *Messaggero* del 9 febbraio ultimo: «.... Sarebbe stato assai sconfortante ritenere che la coltivazione di oltre 100 nuovi giacimenti, l'aumento continuo di mano d'opera con una media giornaliera di 15.379 operai, l'estendersi di nuovi impianti, l'impiego di numerosi *camions* e *decauville*, la cura assidua quotidiana di venire in aiuto agli esercenti a nulla avessero servito. Sarebbe rimasta da sciogliere una sciarada. Prima della guerra nessuno voleva la lignite, e pochissime industrie minori ne usavano. Oggi le industrie maggiori fanno a gara per averne, tutte le ferrovie secondarie e tramvie l'adoperano quasi esclusivamente; l'adoperano in misura sempre crescente le ferrovie dello Stato, gli Arsenali e opifici militari; intere città ne usano per riscaldamento invernale; dappertutto viaggiando si vedono ligniti».

IMPORTANZA DEL PROBLEMA. Non occorre certo di illustrare quale importanza vitale per una nazione abbia il problema dei combustibili, a buon diritto chiamati i re dell'industria; pure gioverà ricordare come i paesi ricchi di carboni debbano ad essi la loro evoluzione industriale, la loro ricchezza economica, la loro potenza politica: Inghilterra, Germania e Stati Uniti ne dànno l'esempio più luminoso.

Al principio del secolo XIX l'Inghilterra produceva 7 milioni e mezzo di tonnellate, nel 1911 arrivava a produrne 264 milioni. Gli Stati Uniti nel 1908 erano arrivati a 370 milioni; ne producevano 557 milioni nel 1913. La Germania nello stesso periodo, passava da 215 a 256 milioni. Malgrado la grande fiducia in sè stessi, inspirata dalle vittorie del 1870-71, i tedeschi, senza il carbone, non sarebbero giunti all'apogeo del successo industriale e politico (L. De Launay, *Revue des Deux Mondes*, 19 gennaio 1915).

La grande lotta mondiale che si sta combattendo ebbe principalissima determinante l'ingordigia teutonica, che aspira a spogliare la Francia delle miniere di ferro lorenesi, togliendole al tempo stesso le regioni carbonifere che si affrettò ad invadere allo scoppio della guerra.

La Gran Bretagna sa bene che uno dei fattori più importanti della sua forza e del suo vasto dominio dipende dalle sue miniere di carbon fossile, e tende con ogni sforzo a mantenere e perfezionare quell'industria, che le ha assicurato sino ad oggi il primato tra le nazioni.

Leggendo quel che ha fatto in questi mesi di guerra (Daniel Bellet, *Economiste Français*, 29 gennaio 1917) per aumentare la produzione malgrado la difficoltà della mano d'opera, per organizzare i trasporti interni, per triplicare l'efficienza dei porti carboniferi e degli apparecchi pel caricamento delle navi, ci si rende conto dell'importanza che ha per essa quel problema. La Gran Bretagna, come se non fosse la grande pioniera dell'industria carbonifera, con ammirevole modestia e pari sagacia, ha testè istituito una Commissione di studi e ricerche sui combustibili fossili, per indagare se convenga tra altro, e con quali modalità, trasformare in gas i 35 o 40 milioni di tonnellate che si adoperano annualmente in Inghilterra pel riscaldamento delle case, officine, ecc., e ottenere l'energia elettrica termica ed estendere l'uso del gas a tutte le industrie, valendosi di metodi scientifici nuovi o perfezionabili, intensificando al tempo medesimo l'utilizzazione e la raffinazione dei sottoprodotti, coke e catrame, e tutta la lunga scala che da quest'ultimo deriva.

Dal volume *Le industrie tedesche e la guerra* (Baritsch, professore nell'Istituto Coloniale di Stato - *Minerva*, 1 agosto 1917) si rileva come il governo abbia saputo risolvere le difficoltà della mano d'opera e dei trasporti in Germania, create dalla guerra, accordando facilitazioni eccezionali sulle tariffe ferroviarie e fluviali (che da noi farebbero inorridire i buoni ortodossi della burocrazia) disposizioni di favore per la forni-

tura del materiale rotabile, e tutta una serie di provvedimenti fattivi, e perfino un premio agli operai minatori e una congrua indennità pel caro viveri a tutta la maestranza addetta all'industria dei carboni, per stimolare la produzione delle miniere, quella del coke, delle mattonelle e dei sottoprodotti del catrame.

L'importanza del problema dei combustibili fossili per la Germania, si concretava non solo nel meraviglioso sviluppo economico interno, ma nei 35 milioni di tonnellate di carbone che essa esportava sino al 1913, inondando per soprammercato il mondo intiero con i prodotti ottenuti dalla distillazione del minerale. Dopo aver prodotto in quell'anno 32 milioni di tonnellate di coke, sia di carbon fossile che di lignite, dai residui di fabbricazione si raccoglieva la materia per l'impasto delle mattonelle, e tutta la infinita serie dei prodotti farmaceutici, coloranti e materie per gli esplosivi.

L'industria delle materie coloranti, da sola, formava oggetto di 4200 brevetti: nelle 20 fabbriche esistenti trovavano impiego mille chimici (udite udite!) e 25 mila operai e dava luogo ad una esportazione annua di 250 milioni di marchi. Ed, anzi che appagarsi dei risultati ottenuti, la Germania pone la più vigile cura a perfezionare, intensificare ed estendere l'utilizzazione di tutti i suoi carboni fossili (lignite compresa) ricchi e poveri, curando maggiormente quelli poveri, come nella vita sociale ci si occupa a preferenza del debole. In Germania, come nella Gran Bretagna ed agli Stati Uniti, è verità assiomatica, la sentenza del celebre economista inglese Jones che nel 1865 diceva: « La ricchezza e la potenza politica di una nazione dipende esclusivamente dal suo carbone ».

Quei paesi che non hanno avuto dalla Natura questa fonte di prosperità, hanno fatto il possibile per trar profitto da ogni inimaginabile surrogato, come l'Egitto, per citare un solo esempio, ove si producevano nel 1908, 35.000 tonnellate annue di mattonelle, ricavate con spesa minima dalle canne acquatiche... combustibile un po' più povero delle nostre ligniti italiane, che non si vollero panificare, per la lieve inferiorità in potere calorifico, in confronto a quelle di litantrace.

Se in Italia non abbiamo i 433 miliardi di tonnellate di carboni fossili giacenti nelle viscere della terra, sino ai duemila metri sotto il suolo, che sono stati calcolati in Germania, se non abbiamo neppure i 190 miliardi di tonnellate dell' Inghilterra, ne abbiamo pur tuttavia un quantitativo (non ancora neppure lontanamente precisato) da porre il problema dei nostri combustibili fossili in primissima linea anche da noi.

L'AVVENIRE DEI COMBUSTIBILI FOSSILI. Nessuno può dire oggi, quali sorprese ci potrà dare la scienza nella futura utilizzazione dei combustibili fossili: per ora, lo abbiamo visto da quanto si è detto, la tendenza generale dei tecnici è rivolta ad ottenere il massimo possibile utile dalla distillazione.

Il prof. E. Fischer, in una conferenza tenuta a Berlino nello scorcio del 1911, ebbe a dire: « I posteri ci rimprovereranno di aver usato con troppa prodigalità queste sostanze preziose, poichè adoperando carboni fossili per la trasformazione del vapore in movimento meccanico abbiamo una perdita di oltre l'85 % (ottantacinque per cento!) dell'energia primitiva contenuta nel carbon fossile. Trasformato questo in gas, si ha un rendimento tre volte maggiore di quello che si ottiene con le macchine a vapore, oltre ai sottoprodotti accessori, ammoniaca e catrame ». (*Minerva*, 1912 - pag. 165).

Francis Marre, nel *Correspondant* del febbraio '17, dice: « Quando si brucia carbon fossile in un fornello, gran parte delle sostanze volatili che se ne sprigionano va perduta, mentre si dovrebbero raccogliere e utilizzare in recipienti chiusi: lo stesso si dica dei residui, che in un fornello sono cenere senza valore, e in un recipiente chiuso sono composti che servono anche alle industrie di guerra. Una tonnellata di carbon fossile dà 260 mc. di gas illuminante (352.000 calorie), 500 kg. di coke (630.000 calorie, in totale 982.000 c. in luogo delle 700.000 c. che si hanno se si brucia direttamente quella tonnellata di carbon fossile), 9 kg. di solfato di ammoniaca, 7 di benzolo, 2 di naftalina, 1 di fenolo, 20 di naftolo. Con un kg. di naftolo e 7 di benzolo si fabbricano gli esplosivi per 15 proiettili da 75 mm.; 9 kg. di ammoniaca, bastano quale concime annuo

per 360 mq. di terra e 20 kg. di naftolo e 2 di naftalina, si trasformano in materia colorante, per tingere 114 uniformi ». (*Minerva*, 1917 - pag. 253).

All'Esposizione che si tenne a Londra nel 1913 per le invenzioni destinate a combattere il fumo, che le officine spandono nelle grandi città industriali, sir William Ramsay, il grande scienziato inglese, espose un suo ardito progetto, che si prefiggeva nè più nè meno che di rendere superfluo lo scavo delle miniere di carbone. Egli dichiarava di non capire perchè, invece di estrarre il fossile, con enormi spese, non si mettevano le storte dei gasometri nell'interno della terra, dentro i giacimenti. E precisava il sistema da seguirsi per ottenere questa distillazione diretta, per avere il gas a pochissima spesa per mettere in movimento i motori, per avere la energia elettrica termica, ad un prezzo dieci volte minore di quello attuale. Tutte le ferrovie e le officine industriali, potrebbero sostituire la forza elettrica al vapore; nelle case l'illuminazione ed il riscaldamento elettrico si adotterebbero dappertutto; soltanto i piroscafi avrebbero bisogno del carbone. Lo sfruttamento delle miniere, fatto in tal modo, non presenterebbe alcun pericolo; nel peggior caso si avvallerebbe il suolo, come avviene nelle miniere di sale, senza inconvenienti (*Minerva*, 1913 - pag. 418).

E tutto questo e quanto precede, è perfettamente riferibile, fatte le debite differenze, anche alle ligniti.

IN ITALIA. Ed ora parliamo un po' di noi.

Al Congresso minerario nazionale tenutosi a Roma nello scorso giugno 1917, uno dei più competenti studiosi delle nostre ligniti, uno dei più antichi e caldi propugnatori di esse, l'ing. Celso Capacci, diverse volte ricordato in questo scritto, ebbe ad esprimere la speranza che in Valdarno, nell'Umbria, Lombardia, Veneto, Piemonte, Marche... in tutta Italia infine, si sviluppino i potenti giacimenti lignitiferi, tanto più che i prezzi rimunerativi attuali rimaranno tali per lungo periodo di anni anche nel dopo guerra. Niente di più giusto: dove però non posso trovarmi d'accordo con l'illustre uomo si è quando egli limita il suo augurio al raggiungimento di una produzione annua complessiva di 8 o 10 milioni di tonnellate; e, sino a prova in contrario, dopo quanto si è visto che si fa da tanti anni all'estero, non posso nemanco trovarmi all'unisono, quando dice che degli 8 milioni di tonnellate di carbone che noi importiamo o importavamo prima della guerra, quattro milioni di tonnellate (per coke metallurgico, gas illuminante, ferrovie e marina) non sono sostituibili e che per sostituire gli altri quattro ed averne la stessa potenza calorifica, occorreranno otto milioni di tonnellate di lignite.

Quanto si è detto sin qui, parlando di quel che fanno in Germania ed Austria, mi risparmia di esporre le ragioni del mio dissenso e mi conforta anzi a domandare per quale motivo dobbiamo limitare le nostre aspirazioni alla meschina produzione di 8 o 10 milioni di tonnellate e non triplicare addirittura quella cifra, per sopperire alle esigenze future, all'immancabile sviluppo delle industrie paesane d'ogni specie e pensare, senza per questo commettere, ch'io mi sappia, un delitto, pensare ripeto, ad una possibile esportazione di carboni e di sottoprodotti.

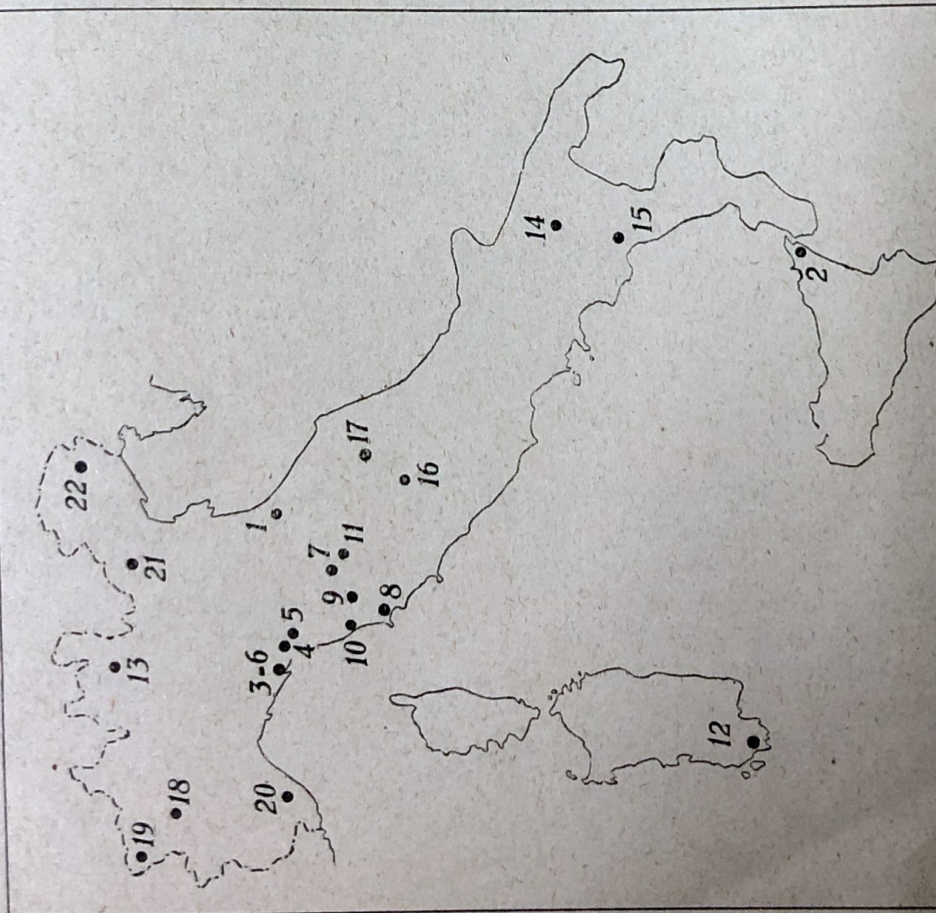
Del resto la nostra *importazione* supera la cifra indicata dall'ing. Capacci in 8 milioni di tonnellate, essa fu precisamente di:

Anno	Tonnellate	Valore
1909	9.303.506	L. 260.498.166
1910	9.338.752	» 252.146.304
1911	9.595.882	» 278.280.578
1912	10.057.228	» 291.659.112
1913	10.810.800	» 389.190.960

(E, in questi ultimi 4 anni, con lo strepitoso rialzo dei prezzi, dei noli e dei cambi, quale sarà il valore della nostra importazione?).

Encomiabili sotto ogni punto di vista furono i voti concretati in quel Congresso e che vennero poi presentati al Governo, sia per la pronta pubblicazione delle decisioni del Consiglio delle miniere, che per la unificazione delle leggi minerarie italiane; per la stampa immediata della Rivista annuale del servizio minerario; per la raccolta presso l'ufficio geologico di tutti i dati ottenuti dalle trivellazioni; come per la raccolta dei campioni dei combustibili fossili italiani, e la nuova edizione, dopo gli studi necessari, della carta geologica al milione. Ma, mi domando, è sufficiente tutto questo?

PRINCIPALI MINIERE E PERMESSI DI RICERCA DI LIGNITE

IN PRODUZIONE NEL 1916.

UBICAZIONE APPROSSIMATIVA DEI GIACIMENTI IN PRODUZIONE NEL 1916.

Distretto	Provincia	Comune	Miniera	Qualità
Bologna	1. Forlì	Sogliano	Montelifìì	Picea
	»	»	Sogliano	»
	Pesaro	S. Agata Feltr. Ugrigno	Montegelli (P. R.)	»
Caltanissetta	2. Messina	Salice	Urni (P.R.)	»
Carrara	3. MassaC.	Sarzana	Pianpaganello	»
	»	Castelnuovo F.	Caniparola	»
	4. Lucca	Coreglia	Ghivizzano	»
	5. Genova	Castelnuovo M.	Piano di Castelnuovo (P. R.)	»
	6. MassaC.	Castelnuovo G.	Castelnuovo (P. R.)	»
	7. Firenze e Arezzo	S.G. Valdarno, Cavriglia e Figline.	Mulinazzo, Rosseto, Cave Vecchie, Palazzo, C. de Sabbioni, Calvi, S. Pancrazio, Tegolaia, Pianacci, ecc.	Xiloide (Piligno)
Firenze	8. Grosseto	Roccastrada	Ribolla	Picea
	»	Gavorrano	Casteani	»
	»	Scansano Roc.	Baccinello	»
	»	Roccastrada	Acqua Nera	»
	9. Siena	Torrita	Montefollinico e Renellone	Xiloide (Piligno)
	»	C. Berardenga	Sala di Bossi	» »
	»	S. Gio. d'Asso	Fasso Montelifrè	Picea Bruna
	»	Pienza	Strozzavolpi, Mazzini, Capaccio	» »
	»	Castellina Ch.	Sietina Campalli, Fizzano	» »
	10. Pisa	Pomarance	Monterufoli, Lama, Palagione	Picea
	11. Arezzo	Barberino	Gretone o Pollaio	Xiloide (Piligno)
	»	Arezzo	Ponte a Buriano, Quarata, Capannoni	» »
	»	Pratovecchio	Ca Maggio	» »
Iglesias	12. Cagliari	Gonnesa, Seui	Bacu Abis, Cartogliana, Terras de Collu, Culmine, Corongiu	Antracite, Picea
	»	Seui e Seulo	Monte Taddi, Ingurtipiani (P. R.)	» »
	»	Iglesias	Caput Acquas, Piolanas Nord	» »
Milano	13. Bergamo	Leffe ecc.	Val Gandino	Picea
Napoli	14. Cosenza	Laino Borgo	Monte La Guardia	»
	15. Potenza	Castelluccio inf.	Vallone S. Sosti	»
Roma	16. Perugia	Spoleto	Morgnano, Uncinano, S. An. Mercole, Santa Croce	»
	17. »	Gubbio, Città di Castello.	Branca, Caiperino, Terra nera	»
Torino	18. Torino	Lanzo	Momello (P. R.)	»
	19. »	Aosta (Thuile)	Berrier sur Plat (P. R.), Cretaz, Bois de la Golette, Villaret, Preilet	»
	20. Cuneo	Bagnasco	Vignali (P. R.)	»
Vicenza	21. Vicenza	Valdagno Mon.	Pulli, Risorta e Rosà	»
	22. Udine	Resciutta, Ovaro	Resiutta, Cludinico	»

P. R. = *Permesso di ricerca.*

Le altre "Concessioni".

Non lo credo, e tornano in mente le parole di S. E. De Vito, nell'intervista sopra ricordata: « ... E mi si taccia di incuria nelle ricerche mentre sono stato il primo ed il solo sinora a fare eseguire a spese dello Stato ricerche profonde, con speciali macchinari, accertando l'importanza di estesi giacimenti lignitiferi. Del resto non conviene dimenticare che il problema delle ligniti, quale fu posto un anno fa, era molto limitato. Trattavasi di avere un succedaneo al carbon fossile, in qualche momento di eccezionale bisogno. (*Incredibile ma vero!*). Ma allora alle ligniti nessuno credeva. E tu ricorderai come ponevasi in ridicolo la mia fiducia nei nostri combustibili fossili. L'opera mia, appariva quasi perdita di tempo, in mezzo a più gravose cure del momento; nessuno quindi mi veniva in aiuto e per ogni cosa dovevo superare difficoltà ed ostacoli di ogni genere, con sciupio di tempo e di energia. Eppure il modesto compito è stato assolto e superato, e sta di fatto che queste povere ligniti tanto deprezzate un tempo, ed ora tanto invidiate, hanno reso utili servigi.

« Oggi posso affermare senza tema di smentita, che in qualche momento difficile esse hanno impedito l'aggravarsi di situazioni dolorose (*dovute alla nostra trentennale cecità!*). Cifre a parte, a me basta questo risultato e mi basta il fatto che per la mia testardaggine (*che sia benedetta*), avvalorata purtroppo dalle crescenti necessità per la deficienza di carbon fossile, è entrata ormai nella coscienza di tutti, la possibilità e la praticità dell'uso delle ligniti ».

Parole d'oro, che risparmiano ogni altro commento, mentre eloquentemente confermano quanto abbiamo detto e deprecato in questo scritto.

Auguriamoci che la resipiscenza si allarghi e fortifichi, e spazzi via tutti i vieti pregiudizi, le antipatie, gli empirismi, le idiosincrasie, gli affarismi antipatriottici, ecc. Qualche buon indizio lo vediamo dalla crescente domanda del disprezzato combustibile italiano da parte di industriali e commercianti, dagli apparecchi che tecnici di valore vanno studiando per utilizzare le ligniti, come quello dell'ing. Ferrini (*La lignite sostituita all'antracite nei motori a gas povero* », in *Giornale d'Italia*, giugno 1917), col quale apparecchio si risparmierebbero, nientemeno, che L. 199 al giorno, per un motore a gas di 85 HP. in confronto del carbon fossile.

Infine si è sulla buona strada, ma siamo all'Alfa e prima di giungere all'Omega... ne avremo del lavoro da compiere!

COSA SI DOVREBBE FARE IN ITALIA? A vero dire, la risposta emerge chiara e lampante da quanto abbiamo riferito in queste pagine, e non è il caso di precisare un programma: sarebbe un porre in dubbio, un disconoscere la competenza e il grande amore dell'uomo di governo cui in questo momento è affidato il problema dei combustibili, e dei Ministri per l'Agricoltura e per l'Industria e Commercio, dai quali dipende il problema delle ligniti.

Si è visto cosa hanno saputo fare le altre nazioni, specialmente la Germania, prima del 1890 e in questo ultimo trentennio; si è constatato a quale telescopica distanza ci troviamo in Italia, più che altro per assoluta secolare mancanza di fiducia in noi stessi, nelle stesse risorse largiteci da madre Natura, per difetto di costanza, per assenza di coraggio, per apatia e si potrebbe anche aggiungere per deficiente patriottismo.

È la fede, che manca — e in tutto occorre la fede per riuscire! mentre in Italia, trionfava lo scetticismo più dissolvente: quello scetticismo al quale siamo oggi debitori, in gran parte, del disfattismo impenitente.

Ciò amaramente detto, il programma, poi che noi siamo eterni fanciulli, e ad ogni favola vogliamo la sua brava Morale, il programma è presto fatto, e si può concretare in poche parole: « Emulare ciò che gli altri hanno già fatto ». Ovvero, cercare di emularli per il tonnellaggio, in un periodo di tempo più breve possibile; ed intanto introdurre subito in Italia, senza porre tempo in mezzo, le applicazioni scientifiche-industriali per la utilizzazione delle nostre ligniti; prima fra tutte la distillazione delle ligniti per elettrificare le ferrovie, e le officine per avere gas illuminante e gas riscaldante per le industrie, carbone e sottoprodotti. Procurando al tempo stesso, per l'avvenire, di non lasciarci distanziare troppo dai loro chimici, dai loro ingegneri, dai loro industriali, che non staranno certamente a gingillarsi con le mani in mano.

Non è poi una cosa impossibile, non si tratta di intraprendere un viaggio nella luna e neppure di penetrare segreti gelosi, di scoprire difficili processi; tutto sta, nè più nè meno, nel seguire, imitare o copiare, come si preferisca dire, e magari pedestremente se non si può far di meglio, ciò che la Germania ci ha industrialmente dimostrato di poter fare, con la sua lunga esperienza, e con lo stesso suo materiale, che noi abbiamo a nostra disposizione, purchè ci si dia la pena di estrarlo e di adoperarlo come essa lo adopera.

Programma assai modesto, come vedesi, che si può porre in esecuzione sollecita, oserei quasi dire immediata, se sapremo armarci della energia necessaria, e cioè:

1.° Dare un colpo d'ascia risoluto alla sfiducia ed al misoneismo, da qualunque parte provenga; mostrarci inesorabili contro l'empirismo e la cocciutaggine dei pochi o dei moltissimi industriali, siano umili fiorellini di campo od altezzosi papaveri di serra; abbattere senza pietà gli oppositori interessati che avessero l'ardire (e l'avranno) di frammettersi, apertamente o subdolamente, contro gli interessi nazionali.

2.° Favorire il finanziamento, col credito pubblico, le banche, le Casse di risparmio e via dicendo, per la ricerca, la scoperta e la coltivazione di nuove e vecchie miniere e per l'installazione delle varie industrie sussidiarie, utilizzando la lignite come abbiamo specificato. E infine, ove occorra e non si potesse a meno, statizzare coraggiosamente quest'industria, per integrare l'altro importante problema della energia elettrica. E ciò, naturalmente, quando si vegga che non vi sia altro mezzo per svegliare dal letargo semisecolare l'industria lignitifera e farla assurgere all'importanza che può e deve avere in Italia.

3.° Imperniare le nuove imprese industriali su due fattori oggimai indissolubili e che debbono camminare di pari passo, in intima concordia: industria e scienza — officina e laboratorio.

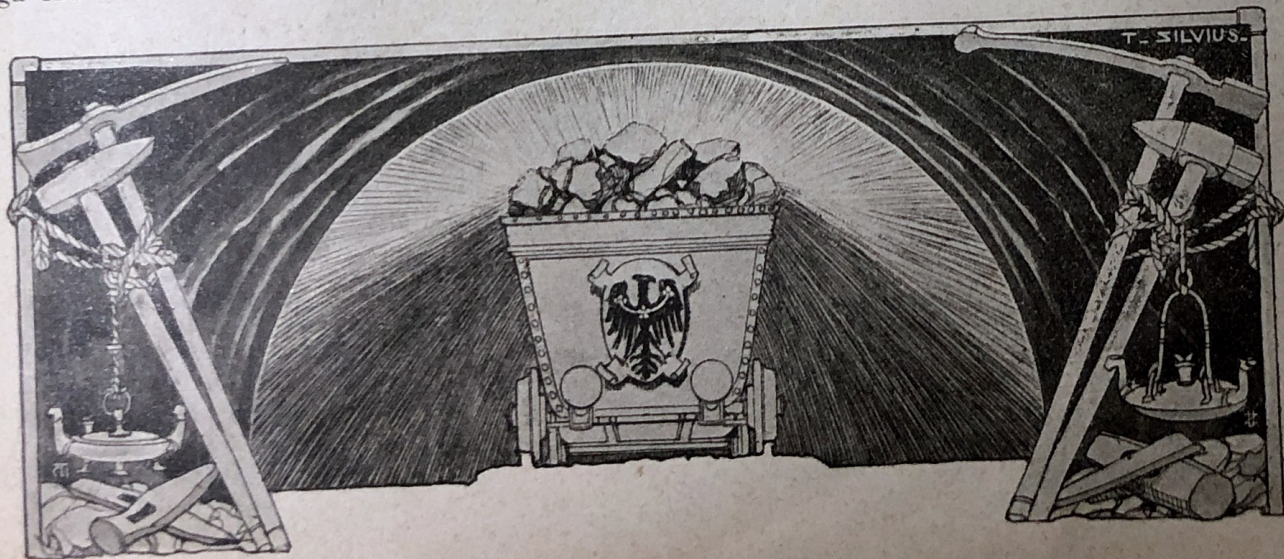
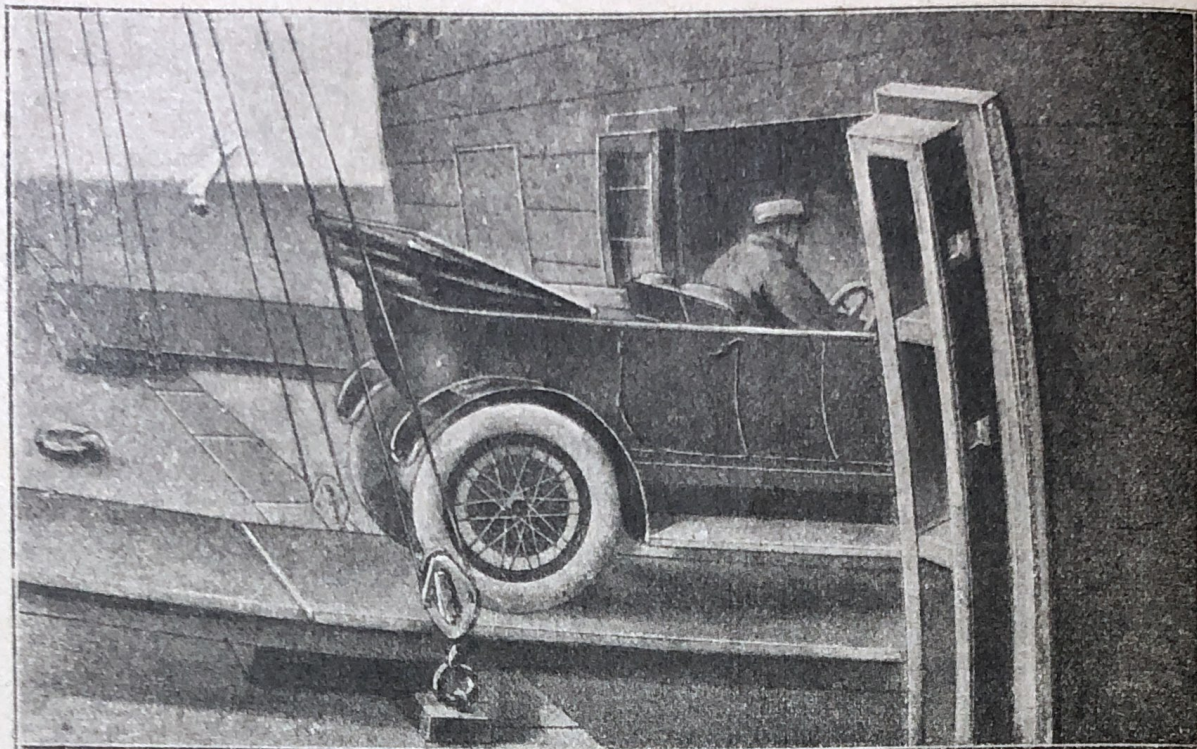
4.° Tenere la Nazione, ciò che non si è mai neppur lontanamente pensato di fare, in stretto, leale e fervoroso contatto con le industrie paesane; come dovrebbe avvenire ora per la guerra, se vogliamo vincere questa e far trionfare quelle.

5.° Abbinare a questa serie di provvedimenti una provvida legislazione sociale, nell'intento di incoraggiare praticamente gli operai addetti a questa industria e derivati, non per farne dei privilegiati del lavoro, ma per porli alla stessa stregua economica delle maestranze meglio retribuite.

6.° Avere la perspicacia di reagire contro gli appetiti strangolatori del Fisco, novello Erode che affoga i pargoli in fasce anzi che lasciarli crescere forti e robusti, per spremerne allora, con lungimirante accortezza, ben altri cespiti di entrata.

7.° Riflettere infine che dalla integrazione di questo programma potranno trovare pratica soluzione altri due assillanti problemi: quello frumentario (di cui ebbi a scrivere in altri fogli) e quello della emigrazione.

Nella non impossibile e indilazionabile soluzione di questi tre problemi, uno più importante e complesso dell'altro, ma strettamente collegati, l'Italia potrà trovare la chiave di volta, che le permetta di assettare solidamente l'arduo quesito del dopoguerra.

PAOLO STACCHINI.

IL TRASPORTO DELLE AUTO SULLE NAVI

La facilità di carico delle automobili sui vapori ha grandissima importanza per lo sviluppo del turismo nel nostro Paese.

Ecco una fotografia riprodotta dal *Je sais tout* che mostra come altrove si sia già pensato di adattare i vapori a queste esigenze. L'auto entra, con mezzi propri, nei fianchi della nave appositamente attrezzata a riceverla. Sarà questo il sistema da preferire? Noi non sappiamo rispondere con sicurezza assoluta. Ciò che però è indubitato è che da noi urgono provvedimenti, del resto semplicissimi.

La Sardegna, ad esempio, sarà rivelata agli italiani specialmente a mezzo dell'auto. Le ferrovie sarde non possono rispondere che ad un itinerario limitato, lento e faticoso. L'auto è l'ideale, le strade sono abbastanza buone, le difficoltà del *comfort* sono quasi del tutto annullate perchè con facilità si può far capo ad uno dei centri in cui si sta assai, abbastanza o mediocremente bene, cioè: Cagliari a sud, Sassari a nord, Macomer, *grosso modo,* al centro.

Ma le difficoltà per il trasporto delle auto dal Continente all'Isola sono assai gravi, non soltanto per la mancanza della carrozzabile Golfo Aranci-Terranova, ma anche per le condizioni di carico e scarico sui vapori.

Ecco come si esprime a questo proposito il nuovo volume della *Guida della Sardegna* (pag. 16): « Imbarco o sbarco a Civitavecchia e Golfo Aranci sono di una notevole difficoltà, sebbene i vapori attracchino a banchina. Ma le FF. SS. che fanno il servizio di navigazione non si preoccupano minimamente di facilitare la cosa, nè per la manovra di carico e scarico nè per il viaggio in coperta. Provvedimenti semplicissimi e di nessun costo potrebbero totalmente cambiare le cose ». E a pag. 73 alla descrizione di Terranova: « Lo scarico e il carico delle auto costituisce una difficoltà grande e vi si può provvedere in qualche modo solo con la cooperazione del Comandante di bordo (che non vi è tenuto) e trattando col capo barca (impresario locale degli scarichi). Sotto questo aspetto urgono provvedimenti, d'altronde facilissimi, da parte delle FF. SS. per i piroscafi e delle Reali per il materiale del porto ».

Non è azzardato prevedere dopo la guerra un grande sviluppo dell'automobilismo. Le nostre Case sono pronte a sostenere la concorrenza mondiale. L'auto sta democratizzandosi con velocità vertiginosa. Facciamo sì che essa non debba incontrare ostacoli di sorta specialmente per l'accesso a quelle regioni ove il turismo assume il valore di una vera missione sociale.

LOTTA NAZIONALE ITALIANA NEL TRENTINO

Questo articolo di Italo Scotoni si legge, oggi più che mai, con intenso interesse: esso traccia brevemente la storia di quel manipolo gagliardo di irredenti, ignorati quasi da tutti, che hanno saputo sempre mantenere viva la fiaccola dell'Italianità nella Venezia Tridentina.

Essi fusero le loro energie in parecchie Associazioni che avevano amici ovunque e che attraverso il programma ginnastico o turistico, svolgevano le più aspre lotte contro lo Schulverein, *la* Südmark, *il* Volksbund, *gli* Alpenvereine, *ecc., creati per distruggere tutto ciò che era italiano, forniti di mezzi potenti, spesso sovvenzionati dal Governo austriaco.*

Poichè questi barbari nomi spariranno con la sconfitta degli Imperi Centrali, noi dobbiamo non solo ricordare con riconoscenza quelli della Lega Nazionale, *della* Società Alpinisti Tridentini, *della* Società Ginnastica Tridentina, *ma anche valutarne ed apprezzarne gli sforzi affinchè l'opera loro nelle nuove Provincie del Regno possa continuare benefica e fattiva, non più per la lotta contro il nemico soggiogato, ma per il miglior avvenire del nostro Paese.*

In un precedente mio scritto (1), parlando dell'industria del forestiere, ho dovuto accennare all'invadenza e alla penetrazione dell'elemento tedesco e, per debito di verità, non ho potuto nascondere quanto malamente tale elemento dovesse influire sull'industria stessa: ora credo opportuno di ricordare come questa penetrazione fosse realmente e validamente combattuta, e non solo in questo campo e per questa industria, bensì sempre ed ovunque, dal Trentino nostro.

Osservo subito che ogni associazione che voleva vivere, lassù, conveniva si regolasse a seconda dell'ambiente e del sentimento paesano: di qualsiasi colore e natura fosse, doveva, all'infuori del suo programma di lavoro immediato e particolare, servire allo scopo più generale e importante di giovare all'italianità nostra. Le società vive e vitali, a Trento sola, erano oltre 130; ma, per stare alle sportive e turistiche, dirò che, se reclute dell'alpinismo si potevano chiamare i membri delle società ginnastiche, quelli della Federazione Ciclistica si potevano paragonare a staffette veloci, destinate a raccogliere e tener desti gli animi delle genti, che, rinvigorite appunto dalle società ginnastiche, erano dalla Società Alpinisti Tridentini spinte su in alto, verso la bellezza ideale:

> « Non ignavi, non codardi
> Vuol la Patria i figli suoi,
> Ma sì, intrepidi, gagliardi,
> E concordi in un voler.... »

Così suonava l'inno della Società Ginnastica Tridentina, il cui motto *mens sana in*

(1) *Le Vie d'Italia*, marzo 1918, pag. 164: « Stazioni Termali e Climatiche Trentine: la loro clientela turistica ».

corpore sano andava più in là della semplice traduzione e tradizione latina. Così come l'*Excelsior,* il motto fatidico con il quale sorse e per il quale assurse la Società Alpinisti Tridentini, aveva un significato ed un valore ben più forte e profondo che non quello di spingere la gente dai robusti garretti alle pure gioie, alle impressioni indimenticabili dell'alta montagna, mentre la maggior parte dei soci, non potendo consentirsi questo immenso conforto, seguiva col cuore l'istituzione cara nell'ascensione incessante e sicura verso gli ideali più puri di patria, sempre più alto sollevandosi col pensiero e con l'amore!

* * *

Perno della lotta per l'italianità della terra nostra era la *Lega Nazionale*. Asili, scuole, biblioteche, conferenze erano i mezzi con i quali precipuamente la Lega combatteva. Complessivamente (come dai dati desunti dalla relazione dell'ultimo congresso a Pergine nel 1912, chè quello indetto nel 1914 a Parenzo fu impedito dagli avvenimenti di guerra) contava 74 istituti scolastici propri e 136 sovvenzionati, 153 biblioteche sociali con 179 gruppi, circa 42.000 soci e 1.123.382 Corone di patrimonio.

La sezione trentina, forte di 79 gruppi, con circa 12.900 soci ed un patrimonio di Corone 167.978,72 curava con amorosa lena e proficui risultati lo sviluppo dei suoi importantissimi istituti. Aveva tre scuole popolari (Luserna, Vadena, Piclon), nove asili propri, ne sussidiava largamente altri nove, e aiuti minori accordava a quattro asili di montagna. Aveva istituito 35 corsi serali di perfezionamento (dei quali 5 sull'Altipiano, 7 in Vallarsa, 6 in Fassa, 4 in Val d'Adige), scuole professionali, la scuola di disegno a Campitello di Fassa; aiutava inoltre 4 scuole di disegno, 5 di cucito, e ne aveva una per analfabeti a S. Sebastiano. Vantava 74 biblioteche con più di 15.000 volumi, oltre a 32 biblioteche scolastiche e per maestri, e forniva di materiale ben 27 biblioteche per lavoratori italiani nel Voralberg. Istituti di cultura sorreggeva in paese e favoriva conferenze e aiutava maestri che si fossero recati a rendere più robuste le loro cognizioni, nella lingua e nelle scienze, a Firenze.

Ai circoli di lettura indipendenti — ove ne avessero fatta richiesta — inviava riviste e periodici, e giornali agli operai trentini emigrati e a gruppi di lavoratori in Austria e fuori. Curava amorosamente il problema dell'emigrazione, diffondendo fra gli emigrati stessi le utilissime pubblicazioni dell'Ufficio di mediazione del lavoro, annesso alla Camera di Commercio di Rovereto: *La guida del lavoratore trentino in Austria, Germania e Svizzera*; *L'emigrante in America,* e *I consigli agli emigranti.* Per cura sua si stamparono e diffusero largamente allo stesso scopo il *Vademecum dell'emigrante,* il *Manuale di conversazione* e *L'operaio italiano in paesi tedeschi.* Ricorderò anche fra i diversi manualetti: *Elementi di igiene popolare, I soccorsi d'urgenza, L'alcoolismo* e *Le malattie più comuni.*

Nel 1911, se non erro, la sezione Tridentina della Lega Nazionale ha consacrato agli asili ed alle scuole Cor. 29.140,19, di fronte a Corone 18.731,41 nel 1907! E ciò può essere indice della cura che la benemerita società poneva nell'educare e coltivare la popolazione nostra, chiamata a dura lotta per i suoi doveri di italianità. I varii gruppi promovevano feste di beneficenza che avevano scopo di propaganda per il sentimento e l'ideale, e giovavano a raccogliere mezzi.

Il sentimento della propria nazionalità italiana era radicata intimamente nel popolo trentino che resisteva con tenace volontà così alle blandizie come alle offese, e lieto si stringeva attorno alla Lega Nazionale, la quale con ardore pari al sentimento vigilava, aiutava, incitava, portando ovunque l'opera sua feconda. Il contingente dei soci era dato quasi esclusivamente dagli aderenti al partito liberale-nazionale: però si sarebbe ingiusti (sia pure dando valore a casi singoli o ad ombre trascurabili) se si volesse affermare che gli altri partiti, in fondo all'anima, ne rimanessero estranei totalmente!

La *Lega Nazionale* era ciò, e forse più ancora, che è la *Dante Alighieri,* e, quando verrà l'auspicato giorno, ne diventerà al certo una valida sezione. Muterà nome forse entrando nel grembo dell'associazione del Regno; ma io credo e spero che i comitati principali di essa, specie quelli che erano al confine linguistico, continueranno senza cambiamenti l'azione che ancora va svolta, immutata e continua. Essa ai confini fu iniziata, ma non compiuta: a completarla, per la pratica e l'esperienza passata, penso sia utile affidare il compito a chi prima otti-

mamente lo svolse. Non perciò avremo collisioni o contradizioni di potere e di azione: e dalla coesione uscirà migliore il risultato ideale degli intendimenti e degli sforzi!

***

Ho parlato della Lega Nazionale: non parrà illogico che dica anche delle troppe società contro di essa armate e in lotta. Non avrò certo fatto ad esse *réclame* dopo che ne avrò ricordato, specialmente agli italiani, l'opera iniqua e vergognosamente aggressiva.

Se il governo austriaco faceva e lasciava fare, ne approfittavano le società pangermanistiche, che ben comprendevano il valore di ciò che Gioberti aveva affermato, essere « secondo l'esperienza la morte delle lingue la morte delle nazioni ». Le società pangermaniste facevano, e dietro loro si accordavano, più modeste ma non meno feroci, le società austriache, paghe e soddisfatte di sfogare il loro livore antiitaliano e lo spirito di sopraffazione e non accorgendosi per chi lavoravano e per che cosa lasciavano fare ai compari.

Ai congressi delle società pangermaniste intervenivano gli ufficiali dell'Austria e prestavano il loro concorso le stesse musiche militari: più tardi esse potevano accompagnare, marcando il passo, le truppe germaniche liete di sentire dai vassalli minori le note tronfie del *Deutschland über alles!* Chi si contenta gode: vediamo di non accontentarci noi italiani troppo facilmente, se vogliamo godere più e meglio!

***

Tali società tedesche ed austriache stavano nell'ombra, però non inerti, il *Verein für Deutschthum im Ausland,* fondato nel 1881 con sede a Berlino, l'*Alltdeutsche Verband,* fondato nel 1890 con sede pure a Berlino, e la società *Deutschland,* fondata nel 1894.

Agivano con lena maggiore:

1. Lo *Schulverein tedesco* (sede di Vienna): gruppi 2600 (334 nuovi solo nel 1911!); soci, oltre 200.000; entrate complessive Corone 1.165.007.47. Il fondo speciale *Rosegger* al 1° marzo '12 toccava la cifra di Cor. 2.916.000.

Lo *Schulverein* dall'80 alla fine del '12 (come già esposi in una mia pubblicazione) spese quasi 18.000.000 di Cor., delle quali contro il Trentino più specialmente oltre 400.000. Nell'11 aveva mantenute 48 scuole con 102 classi, e contava allora 97 asili, sussidiava oltre 300 scuole e un centinaio di altri asili, premiava i maestri *benemeriti* ai confini linguistici, distribuiva borse di studio, ecc. (1).

2. *Südmark* (sede in Graz) fondata nel 1886. — Nel '12 aveva gruppi 907 (62 più che nell'anno precedente); soci 82.281: entrata Cor. 587.427; patrimonio Cor. 1.159.031. Nell'11 la lotteria annuale aveva dato Corone 65.960: fra le spese poi figuravano Corone 84.288.89 per mutui concessi ai loro connazionali *sul confine linguistico,* visto che la propria azione essa società svolgeva specie nel campo economico, lasciando quello scolastico allo Schulverein. Essa aveva pure un « ufficio tedesco per costruzioni » a San Cristoforo sul Lago di Caldonazzo; quattro dei suoi *cantoni* (riunioni di gruppi) erano disposti contro di noi.

3. Il *Tiroler Volksbund* era giunto ultimo, quasi non bastasse fin troppo quanto facevano gli altri. Aveva sede in Innsbruk, epperò... poteva passare per una società austriaca. Derivava, però, dalle altre per temperamento, e per i mezzi usati, come, per gli scopi suoi, ne era il degno completamento. Coi suoi 182 gruppi, i suoi 22.000 soci, disponendo di un patrimonio di circa Cor. 82.000 con un'entrata annuale di Corone 57.000 concorreva all'opera di sopraffazione, dirigendo la sua azione nefasta esclusivamente contro noi trentini.

Queste le società che precipuamente stavano di contro alla Lega Nazionale. Esse, nate sotto altro cielo e con altri diritti di quelli che a noi lassù fossero stati concessi mai, vivevano con altra libertà di quella per noi protestata a parole: nel governo, che ci avversava, trovavano un reale appoggio almeno per la connivenza di esso, mentre alle spalle avevano la grande Germania dai sogni più ampii. Giova ricordare però come il progresso loro fosse meno facile e sicuro di quello che potesse supporsi, constatando la loro forza e conoscendo la loro tenacia. Trovavano un terreno assai ostico,

(1) Qui giova osservare che tutta l'azione cui accenno per ricordare la potenzialità degli avversari non si intende già svolta *solo* contro di noi italiani, e meno ancora *in casa nostra.* Tolte certe *oasi,* il lavoro nefasto era svolto al confine e nei territori attigui.

e la loro avanzata era contrastata accanitamente e con sufficiente fortuna. Almeno fino allora.

***

Ma, oltre a queste, altre società lavoravano in altri campi che non quello linguistico e scolastico a danno dell'italianità del Trentino, e lo vedremo presto.

Ho già detto che tutte le società trentine lassù dovevano avere un fondamento nazionale, e lo avevano. Non le ricorderò tutte: mi limiterò soltanto, perchè più affine al nostro campo, a ricordare la *Società Alpinisti Tridentini*. Nè di essa (sorta nel 1871 e sciolta al principio della guerra, quando contava oltre 3000 soci e aveva cospicuo patrimonio) dirò eccessivamente e vorrò qui riassumere tutta l'opera fervida di italianità e tenace dei più sinceri propositi. Altri potrà parlarne, come credo che farà, più ampiamente. D'altronde, essa nel Regno era conosciuta attraverso le sue utili pubblicazioni (23 furono gli Annuari, seguiti poi da un accurato Bollettino), per le sue tanto simpatiche e forti Guide alpine, nonchè per i suoi riuscitissimi Congressi, ai quali dal Regno accorrevano i fratelli. Nell'11 i suoi 24 rifugi furono, è vero, frequentati da solo 1468 italiani in confronto a oltre 2000 di altre nazionalità, ma gli amici ed i lettori del Touring già sanno quanta importanza questi rifugi avessero nella difesa della italianità dei nomi, del carattere, dei diritti contro l'invasione, più che avversaria, nemica.

Di questa invasione invece ricorderò i principali fattori.

Dei diversi *Alpen-vereine* il peggiore era il *Deutsch u. Oesterr. Alpen Verein*, contro il quale tanto dovette lottare la Società Alpinisti Tridentini. Questa sola unione aveva, a danni nostri, tre sezioni nel Trentino, una in Ampezzo, una in Livinallongo e quattordici nell'Alto Adige. Con le sue 400 sezioni e i suoi 100.000 soci era nemico temibile, tanto più che il governo austriaco e l'autorità militare gli davano man forte. C'erano ancora: il *Touring austriaco* che agiva nell'Alto Adige ed il *Deutscher Verein für Dolomitenhäuser* costituito nel 1907 a Bolzano.

Dell'organizzazione alpinistica i tedeschi si erano fatta un'arma per insidiare, per sopraffare, per spingere sempre più avanti la conquista germanica sul versante alpino meridionale. E lo stanno a dimostrare i più che 90 rifugi (talvolta dei veri alberghi) che si stimano del valore di un milione eretti da loro, e talvolta eretti a pochi passi da quelli italiani, per boicottarli e renderne più difficile la vita, e lo provano i nomi ostrogoti coi quali ribattezzavano le cime, nomi che poi consacravano nelle loro diffuse cartine geografiche ed opuscoli reclamistici, allo scopo di snaturare la verità e la storia delle terre! E ciò senza stare a ricordare tutte le lusinghe e le minacce usate contro la Società Alpinisti non solo, ma contro tutto ciò che da essa emanava e ad essa si riannodava in uno sforzo vigoroso di difesa e di vita italiana!

Ma la società nostra oppose ognora azione ad azione, affermazione a negazione, la forza santa del diritto alla violenza soperchiatrice. In ciò agevolata, oltre che per la propria coscienza rigida e ferma, dalla solidarietà fraterna, che qui non specifico, ma che nell'animo della gente trentina ha ricordi incancellabili di riconoscenza viva e profonda.

***

Detto tutto ciò, che pur valeva la pena di ricordare, accenniamo ora, come conclusione, alla propaganda tedesca ed alle sue conseguenze in rapporto all'industria del forestiere (1). Qualche cosa ho già scritto precedentemente: potrò brevemente completare il pensiero.

Già osservai il danno portato dalla clientela in loden, specie nei centri e negli alberghi di secondaria importanza. Aggiungerò che dal punto di vista «linguistico-nazionale» l'invasione (che tale può veramente chiamarsi) di questo elemento danneggiava, in quanto, per l'esigenza di esprimersi solo nella loro lingua, i tedeschi obbligavano gli albergatori a tenere parte del personale o tedesco oppure almeno che il tedesco bestemmiasse alla meno peggio. E ciò non poteva, almeno in alcuni casi, non dare un carattere di servilismo esotico agli alberghi ed agli albergatori meno evoluti.

L'affluenza di elementi tedeschi in numero tanto preponderante, giustificava poi il fatto che albergatori e società tedesche facessero sorgere o gestissero alberghi, anche molto importanti, nel Paese. E per quanto, in genere, gli individui a ciò chiamati si curassero precipuamente di affari e di inte-

---

(1) *Le Vie d'Italia*, articolo citato a pag. 609.

ressi, non mancavano di gettare ombra poco simpatica, quando talvolta non perseguissero effettivamente, e a scopo ben preciso, una azione politica che cogli interessi materiali nulla aveva a vedere. I loro sforzi non attecchivano in centri importanti; ma non potevano non danneggiare in certi altri, specie se discosti o separati dai focolari di vita e di lotta nazionale, oppure situati al confine linguistico. A nulla approdavano per esempio a Riva sul Garda: non così succedeva nelle alte valli di Fiemme e di Fassa!

Il capitale trentino, *spinte o sponte*, aveva incominciato a reagire con proprie iniziative. Così a Torbole sul Garda si era costruito con modernità di vedute il *Grand Hôtel di Torbole* (85 stanze, 140 letti, ascensore, parco, bagno, riscaldamento centrale, ecc.) per iniziativa di società di trentini, mentre il capitale nostrano si era infiltrato a Riva nella gestione dello splendido *Lido Palace Hôtel* (100 stanze, 135 letti, grandioso parco, ascensore, recinto per giuochi, ecc.). Mentre, a scongiurare che il lago di Molveno divenisse preda dei tedeschi, vi era stato eretto da altra società trentina un buonissimo albergo: e a Cles ancora si formava, per volontà e concorso di trentini, un bellissimo albergo (che purtroppo per circostanze che è inutile qui ricordare non potè reggere). Il capitale roveretano, oltre che alle altre iniziative, contribuì più specialmente per l'*Hôtel Dolomiti* (17 stanze, 70 letti, autogarage) in Vallarsa, e per il *Grand Hôtel Lavarone* (80 letti, autogarage). Un vero mecenate del pensiero e dell'azione italiana nel Trentino, Giovanni Pedrotti, eresse un utilissimo e moderno albergo al Pordoi e ve lo mantenne benchè lo vedesse boicottato dalla fobia dei tedeschi. La Cassa di Risparmio di Trento assunse il *Grand Hôtel* e *l'Hôtel Rabbi* (150 letti) nella località omonima: una società eresse il *Grand Hôtel Peio* con succursale, e assunse l'albergo *Antica fonte Peio* (75 stanze, 90 letti, sale di lettura, da ballo, bigliardo, ecc.).

La Banca Industriale Cattolica trentina aveva investiti capitali in alberghi alla Mendola.

Così, se non erro, ho mostrato il risveglio a cui il Trentino tendeva, per liberarsi dalle ingerenze straniere. E vi ho accennato, più che per l'importanza eccessiva di quel che si era incominciato a tentare, di fronte a ciò che ancora restava da fare, per rilevare che l'azione iniziata si era voluta anzitutto a scopo di difesa nazionale. Non erano invero i vantaggi di là da venire che potevano solleticare il capitale nostrano, per troppe vicende timido e pauroso, ad investimenti, che per lunghi anni — perdurando le condizioni allora esistenti — avrebbero negato vantaggio materiale e obbligato a nuovi sacrifici. Il capitale c'era, la necessità di impiegarlo si imponeva: ma come si sarebbe potuto sperare soverchiamente in un Paese ove mancava anzitutto l'appoggio del governo? mentre anzi questo sarebbe stato sempre e solamente ostile di fatto? e sarebbero così mancati ancora più che mai i miglioramenti di vie, di comunicazioni ferroviarie o tramviarie, telegrafiche o telefoniche, o postali che erano necessità prima a richiamare l'ospite e trattenerlo con ogni suo agio?

I capitali esistevano e si erano palesati generosamente quando, rispondendo all'iniziativa geniale di P. Oss-Mazzurana, si erano ammanniti i milioni per le tramvie trentine: sarebbero al certo affluiti più e meglio anche per questa industria, se troppi *ma* e troppi *se* non si fossero imposti.

Io non intendo con ciò di fare qui le difese di tutti i capitalisti trentini: non iscuserò gli egoisti che non mancano mai, ma avrò reso giusto e doveroso omaggio ai buoni volonterosi che avevano arrischiato sapendolo ed erano pronti a ripetere il rischio, per il bene morale della Patria, per la vita nazionale di essa.

ITALO SCOTONI.

LA REGIONE TURISTICA HA UN CENTRO URBANO.

Il turismo americano è già stato studiato su Le Vie d'Italia: *nei numeri dell'ottobre '17* (La Francia alla conquista dei turisti americani), *del novembre '17* (Le organizzazioni turistiche americane), *del febbraio del '18* (Le bellezze turistiche dell'America del Nord). *Quegli articoli erano riassunti di qualche parte dell'interessante relazione di Pierre Chabert, inviato dal Governo francese in America per studiarvi le organizzazioni turistiche: nell'ultimo fascicolo della* Rivista del Touring *l'opera dello Chabert è brevemente esaminata. Ne diamo ora un'altra parte, che merita tutta l'attenzione, perchè dà un'idea precisa della cura con cui oltre Oceano è organizzato e favorito il turismo, con idee americanamente «in grande». È una pagina piena d'insegnamenti.*

Il carattere desertico e selvaggio delle principali regioni che hanno determinato il movimento turistico in America, non impedisce che esse abbiano un centro di partenza e di collegamento nella città più vicina come, ad esempio, Denver per il Colorado.

Gli americani non hanno creduto necessario che questo centro di turismo in regioni primitive fosse parimente primitivo. Al contrario desiderano che le città di concentramento per questa o quella regione turistica siano a quello stato di progresso che essi sono abituati a godere nelle città di loro domicilio. Gli americani infatti tanto più godranno delle loro escursioni attraverso territori inospitali se si saranno assicurati una base fornita di tutte le comodità.

La città, centro e base di regione turistica, deve dunque offrire tutti i perfezionamenti dell'igiene e della vita civile.

Si aggiunga che le grandi città dell'Est e dell'Ovest americano, situate in regioni pittoresche, sono alla loro volta centro di turismo: New York per la costa dell'Atlantico, New Jersey, Long Island, Hudson River, Quebec pel Canadà orientale, San Francisco per la California, ecc. Infine vi sono città balneari, come Atlantic City e Newport, oppure città di semplice villeggiatura situate in una cornice magnifica e sotto un buon clima, come Los Angeles, che costituiscono punti di ritrovo esclusivamente turistici e che per sviluppare la loro prosperità debbono sempre più curare il loro progresso urbano.

Solamente le città interamente industriali, come Pittsburg, possono fare a meno di

queste condizioni necessarie per lo sviluppo turistico.

In genere si può dire che non vi sia città americana che da ormai lungo tempo non abbia superato lo stadio dell'utilitarismo dalle vedute ristrette e dai sistemi deturpanti.

Tutte si sforzano di non danneggiare la bellezza delle regioni nelle quali debbono prosperare e di porsi anzi in contatto sempre più stretto con le bellezze naturali che le circondano.

I QUARTIERI DI RESIDENZA E LA REGIONE.

Tale contatto è favorito dall'uso anglo sassone, trasportato in America, di non separare mai la casa di abitazione dalla campagna, o quanto meno da qualche spazio di verdura. La maggioranza degli Europei è portata a credere che le città americane altro non siano che un agglomerato di grattacieli più o meno antiestetici. Nulla di più inesatto. Le città americane infatti si compongono di due parti ben distinte: i quartieri di abitazione ed i quartieri di affari dove non si abita mai perchè, fra l'altro, ciò nuocerebbe al credito. Nei quartieri di abitazione le abitudini sportive rendono il bisogno di spazio ancora maggiore: i terreni destinati ai vari giuochi ed esercizi si aggiungono ai giardini, cosicchè tra le costruzioni si riscontrano con frequenza vasti appezzamenti rappresentativi della natura circostante.

Non esiste pertanto agli Stati Uniti, come troppo spesso accade da noi, una separazione netta fra la città e la campagna.

Insensibilmente si è arrivati alla concezione della città-giardino che invece di sovrapporsi alla natura circostante, di forzarla, di maltrattarla con aggruppamenti troppo fitti di costruzioni, si lascia dominare e distribuisce le ville e le case secondo le indicazioni del terreno.

Urbs in horto è, ad esempio, il nuovo motto della città di Chicago.

Orbene, questa *concezione* è oltremodo favorevole allo sviluppo delle attrattive turistiche che riposano soprattutto, non ci stancheremo mai di ripeterlo, sulla conservazione degli aspetti naturali. Ed in America tale concetto non si applica solamente alle città propriamente dette ma, poco per volta, ad ogni agglomerato, anche all'officina isolata. L'officina infatti è fornita all'intorno di tutti i terreni necessari all'igiene ed al divertimento degli operai. Case, giardini, terreni da giuoco e da riposo circondano l'opificio pur restandone nettamente distinti.

In definitiva le città ed i quartieri di abitazione agli Stati Uniti tendono sempre più a trasformarsi in semplici regioni urbane. Le *riserve nazionali*, delle quali abbiamo parlato in precedenti articoli e che conservano al turismo la natura nella sua grandiosità ed originalità, sono collegate alle grandi metropoli da *riserve cittadine*, alla loro volta riunite ai diversi centri della città da *sistemi di parchi* e da *corsi e passeggiate*. Roberto de Souza nel suo noto volume su *Nizza capitale d'inverno*, nel quale egli studia ed applica i recentissimi canoni dell'edilizia contemporanea, scrive a questo riguardo: « Non esistono sacrifici che gli Stati Uniti non abbiano ritenuto necessario di fare per assicurarsi la bellezza e la salute a mezzo dell'incremento degli spazi liberi, favorito da questo concatenamento razionale che va dallo *square*, spiraglio d'aria nel sotterraneo di una prigione, alla regione immensa deserta e selvaggia dove l'uomo si trova solo e libero in faccia alla natura... ».

Le *riserve cittadine* occupano differenti località situate alla periferia della città e circondano i quartieri urbani così da essere facilmente accessibili a tutti gli abitanti della zona interessata.

« Gli Stati vengono in aiuto delle città e dei distretti; così lo Stato di New York e quello di New Yersey hanno cooperato al salvataggio delle rive dell'Hudson, dove le grandi *palissades* di scogli servivano già a gigantesche *réclame*. Molti miliardari contribuiscono a questa opera. Il signor Harriman, ad esempio, regalò diecimila acri di un terreno magnifico e 2.500.000 dollari (pari a oltre 40 km. quadrati e 12 milioni di lire) a condizione che lo Stato di New York fornisse una eguale somma in vista dell'accrescimento della riserva. Lo Stato di Wisconsin non si limitò a qualche acquisto isolato: esso ha stabilito di assicurarsi e di sistemare tutti i territori che per la loro bellezza o situazione giustificassero la trasformazione in parchi » (1).

A queste *riserve di stato* si aggiungono quelle del Governo Federale, denominate

---

(1) ROBERTO DE SOUZA, *Nice, capitale d'Hiver*.

parchi nazionali, che costituiscono un totale di oltre due milioni di ettari preservati per sempre da qualsiasi deturpazione volontaria.

Si comprende come, in queste condizioni, l'industrialismo, con la coorte degli inconvenienti che di solito produce, non costituisca più in America un ostacolo allo sviluppo del turismo come lo è stato al tempo delle prime febbri dell'immigrazione. Al contrario vedremo più innanzi come nel cuore degli agglomerati cittadini, le misure igieniche più perfezionate contribuiscano a favorire il soggiorno dei turisti.

L'IGIENE ED I REGOLAMENTI URBANI CONTRO LA POLVERE ED IL FUMO.

Ciò che colpisce a tutta prima un europeo che giunga a New York è la straordinaria purezza dell'aria, libera da qualsiasi traccia di fumo. Ciò è senza dubbio dovuto in parte al regime dei venti, ma soprattutto è il risultato della razionale applicazione di sistemi speciali per l'aspirazione ed il consumo del fumo prodotto.

È la limpidezza dell'atmosfera che a New York rende tanto graditi i *roofs*, cioè quei giardini sopra i tetti che a Parigi, dove qualche albergo ha tentato di imitarli, si sono dimostrati assolutamente inabitabili. Anche la caccia alla polvere è assai energica. Innanzi tutto le vie non ne producono perchè tutte sono asfaltate. E poi l'igiene americana ha preso alla lettera i consigli della scienza che insegna a guardarsi particolarmente dai microbi che sono contenuti nella polvere e che costituiscono l'origine della maggior parte delle malattie. Dagli apparecchi di pulizia domestica ai diversi processi per il trasporto delle immondizie pubbliche o private, tutto si eseguisce in vasi chiusi. L'igiene delle città agli Stati Uniti è più che meticolosa e severa e ciascuno la osserva con la coscienza di compire un dovere fondamentale verso gli altri e verso se stesso.

Ma per ciò, non solo si hanno misure preventive e sanzioni penali: tutto è reso facile dall'abbondanza dell'acqua, dalla profusione dell'aria e della luce distribuite all'esterno ed all'interno delle abitazioni.

L'ARIA, L'ACQUA E LA LUCE.

Una città americana non esita di fronte a qualsiasi spesa, pur di ottenere che la quantità di acqua disponibile superi la necessità media. D'altra parte vi sarebbe obbligata dalle esigenze della popolazione tenuto conto che tutti, dal più modesto al più ricco cittadino, usano prendere il bagno quotidiano. Considerevole inoltre è il numero delle piscine ad acqua corrente.

I grandi calori dell'estate non sono estranei a questa esigenza della popolazione. In ogni caso non si aspetta mai che l'aumento della popolazione provochi insufficienza di acqua. Tutto è previsto molto tempo prima, perchè tale insufficienza non si verifichi. Nei quartieri nuovi la rete di distribuzione dell'acqua è stata eseguita prima delle abitazioni e, come accade per tutti i servizi municipali di fognatura, gas, elettricità, ecc. è sempre pronta a funzionare a vantaggio dei primi occupanti.

Ricorderemo infine che se la ragione d'essere dei giganteschi *buildings* consiste nell'altissimo costo del terreno, tali costruzioni trovano altresì la loro spiegazione nella necessità di procurarsi la luce e l'aria nella maggior possibile misura.

Dove gli americani non possono prendere aria sulle prospettive orizzontali la ricercano verticalmente.

GLI SPAZI LIBERI E LA LORO FUNZIONE TURISTICA.

Gli spazi liberi all'interno e alla periferia delle città, sono sviluppati agli Stati Uniti con un metodo continuo.

Un'associazione generale per la loro sistemazione è stata fondata nel 1907; secondo informazioni del signor Brancher, Sottosegretario, il numero delle città che hanno ottenuto l'onere della manutenzione dei terreni da giuoco si è elevato da 90 nel 1907 a 177 nel 1908 ed a 336 nel 1909. In 154 altre città vennero fatti sforzi considerevoli.

Duecento sessantasette città mantengono ben 1535 terreni: 55 hanno associazioni per la sistemazione dei recinti sportivi e in quindici tra esse vennero nominate speciali commissioni per tale scopo. Circa il 49 % delle città che mantengono terreni di giuoco preleva in tutto o in parte i fondi necessari per mezzo di una imposta ripartita su tutta la popolazione.

Dalle grandi città alle piccole, lo sforzo è sempre uguale (1). Questa statistica è già

(1) Opera citata.

vecchia ed il movimento da allora è del tutto generalizzato.

Considerandolo solamente dal punto di vista turistico, esso ha una importanza particolare. Il soggiorno delle famiglie in villeggiatura è infatti assai facilitato dagli spazi liberi che permettono ai bambini ed ai giovanetti di dedicarsi ai giuochi mentre gli adulti compiono escursioni nei dintorni.

Nelle abitudini di educazione anglo-sassone la gioventù conduce una vita propria. Allorchè i genitori partono per un viaggio, chiudono la casa e conducono seco i figli. Ma raramente accade che visitino il paese insieme: i giovani proseguono la loro solita vita nella città che costituisce il centro di collegamento e nella quale ritrovano le loro distrazioni sportive e, se occorre, i loro studi.

LOS ANGELES.

La città per eccellenza della villeggiatura turistica è Los Angeles, situata a 900 chilometri a sud di S. Francisco in una magnifica regione e sotto un clima ideale.

Essa ha fatto tesoro di tutte le norme che potevano servire al suo abbellimento.

I regolamenti municipali mirano a salvaguardare, in ogni parte della città, fuorchè in un piccolo quartiere di affari, la vista delle ammirabili *Sierre* circostanti.

Per raggiungere tale scopo venne stabilito che le vie avrebbero una larghezza di 52 metri così ripartita: carreggiata 18 metri; marciapiede ai due lati, 3 metri; striscia di prato 2 metri; giardino 12 metri. Come si vede, ai lati dello spazio carreggiabile 17 metri per la circolazione dei pedoni e pei giardini.

Tutte le vie dei quartieri di abitazione hanno queste dimensioni. Ma questo non è tutto. Nessun giardino può essere chiuso altrimenti che da rustiche e basse cancellate ricoperte di piante rampicanti. Sono obbligatorî i fiori a tutte le finestre, e le case sono sottoposte a servitù di altezza per modo che non possono avere che il pian terreno e due piani superiori. Le costruzioni sono varie ed eleganti e per la maggior parte risentono di quello stile californiano che si inspira all'architettura importata dai primi abitatori spagnoli.

Il clima rassomiglia a quello di Nizza sebbene sia un poco più caldo. Los Angeles è d'altra parte per gli Americani la Nizza degli Stati Uniti. Malgrado il suo nome, la città non possiede però una « baia degli Angeli ».

La seduzione di Los Angeles non è perciò meno incomparabile: i colori del cielo, l'incanto delle prospettive, vastissime sullo sfondo meraviglioso delle montagne, la mettono fra le poche città del mondo che abbiano compreso come il segreto della loro prosperità consista nella bellezza della regione circostante e quindi come un utilitarismo irragionevole sia capace di compromettere tale attrattiva.

È inutile segnalare la tenuta igienica della città. Le vie sono paragonabili a biliardi di asfalto: niente polvere perciò, niente rumori. Gli incaricati della pulizia pubblica sono impeccabili, vestiti di bianco e sempre inguantati secondo l'uso seguito da tutti i dipendenti delle pubbliche amministrazioni degli Stati Uniti (omnibus, ferrovie, ecc.).

Si comprende come l'abitudine dell'ordine e della regolarità nelle costruzioni edilizie debba inspirare agli Americani una certa severità per il disordine che da noi si verifica in fatto di servitù municipali.

Non è possibile che un Americano si spieghi perchè le prospettive monumentali delle nostre città siano state guastate per la mancata osservanza dei regolamenti esistenti o per l'imprevidenza di non aver predisposto norme tutelatrici.

Questi utilitaristi sanno fare dell'utile un conto esatto.

INFLUENZA DELL' URBANESIMO SUL TURISMO.

Si può ormai comprendere quale sia l'importanza della salubrità e della bellezza delle città, nei riguardi del movimento turistico che possono determinare.

Notiamo ad ogni modo che il movimento da poco delineatosi in Europa sotto la qualifica di *estetica urbana* ha preceduto di molto agli Stati Uniti lo sviluppo del turismo. Dieci anni or sono infatti Giorgio Benoit Léoy scriveva dell'America in questi termini:

« Gli Stati Uniti vanno ospitando innumerevoli associazioni per l'abbellimento urbano: 700 leghe di donne e 2000 società civiche fanno seguire i fatti alle parole. Gli Americani cominciano a convincersi che una città bella pulita e ben tenuta significa ric-

chezza per tutti i suoi abitatori. Nessuno protesta per le tasse di abbellimento. In meno di sedici anni, solamente per private iniziative, una piccola città di 20.000 abitanti, Madison, venne dotata di sessanta ettari di parco acquistati con denari raccolti a mezzo di sottoscrizione spontanea..... ».

Il teorico della città-giardino (*Garden-Cities of to-morrow*, 1898) fu l'americano Ebenezer Haward.

Allorchè il turismo prese agli Stati Uniti uno sviluppo insospettato trovò così il terreno mirabilmente preparato.

Quale non sarebbe la sorpresa degli Americani se, visitando le nostre città, fossero testimoni della nostra indifferenza nei riguardi della salubrità e della bellezza cittadina!

Fin da prima della guerra la nostra noncuranza ci aveva procurato una diminuzione di stima da parte dei cittadini del nuovo mondo. Essi infatti sentono il fascino delle nostre città secolari e gloriose e comprendono come il disordine dei nostri piani edilizi abbia un'anima che inutilmente si cercherebbe nei geometrici tracciati delle città americane, ma essi, all'indomani di questo periodo di terribili lotte, sapranno anche chiederci conto di quanto avremo fatto per tutelare degnamente i tesori che la natura e la nostra vecchia civiltà ci hanno tramandato. Essi sanno di che cosa noi siamo capaci, perchè artisti ed architetti italiani hanno in questi ultimi anni emigrato nel nuovo mondo e vi hanno impresso il segno del genio della nostra stirpe.

Ci auguriamo che i pubblici poteri comprendano come la tutela e lo sviluppo delle bellezze storiche e naturali della nazione debbano far parte di quel programma del dopo guerra intorno al quale già si affaticano quanti veramente amano il loro paese.

Venga dunque una legge a tutelare le bellezze storiche ed il fascino naturale delle nostre città e delle nostre regioni. Poco importa che questa legge sia più o meno perfetta, purchè con essa si dia la prova che veramente esiste la volontà di fare.

Gli interessi del turismo reclamano, con uguale urgenza e diritto di tutti gli altri interessi, disposizioni precise che, seguendo i consigli di Roberto de Souza, si potrebbero riassumere così:

1°, rispetto dell'aspetto storico della città in tutte le sue parti essenziali;

2°, ampliamento dei centri urbani, nei quali dovranno essere istituiti giardini proporzionati all'importanza delle costruzioni demolite;

3°, piano regolatore dei quartieri nuovi: e ciò non solo pei centri che superano una data popolazione, ma per tutti gli aggregati di costruzioni;

4°, separazione dei quartieri industriali da quelli di abitazione e speciali regolamenti per lo sviluppo di essi;

5°, orientamento delle officine secondo i venti dominanti;

6°, raggruppamento degli edifici pubblici formanti prospettive monumentali;

7°, varietà nell'aspetto delle vie ottenuta con la varietà, se occorre obbligatoria, delle costruzioni;

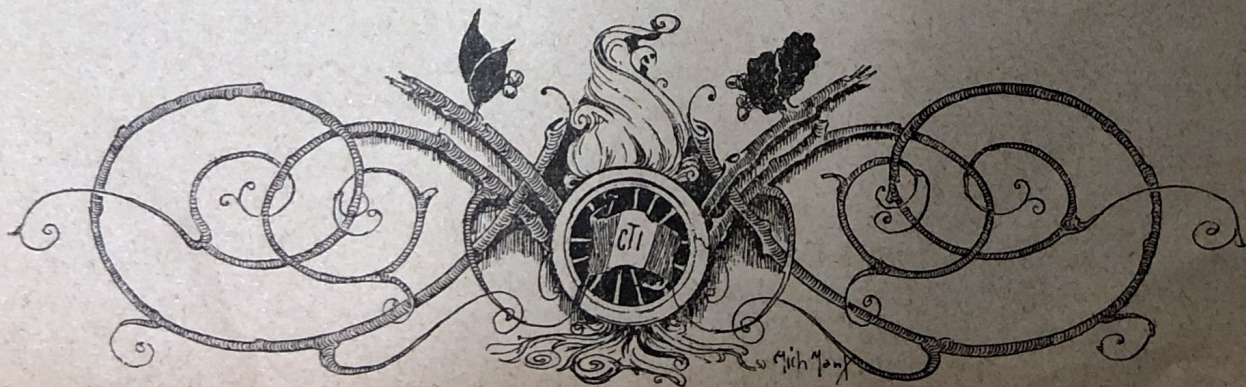
8°, proporzione almeno del 60 % degli spazi liberi per 40 % di superficie costruita;

9°, creazione di giardini alla periferia della città;

10°, moltiplicazione dei parchi pubblici per le più diverse destinazioni;

11°, le città siano traversate da corsi ampi, alberati e ricchi di giardini, colleganti i parchi tra loro e coi dintorni;

12°, fino ad un raggio di 50 km. dalla città siano sottoposti a riserva le foreste, i boschi, i parchi, le praterie, le rive del mare e dei fiumi.

B. GUTIERREZ.

PER LE NOSTRE STAZIONI IDROMINERALI

I concorrenti del domani

Nella riorganizzazione dei nostri luoghi di cura, di cui ci siamo ripetutamente intrattenuti su queste colonne, avrà un'influenza preponderante la nozione esatta delle concorrenze che nel dopoguerra si troveranno in lizza con noi. Dalla precisa valutazione di esse, dalla chiara visione della loro entità ed importanza, dipenderanno per gran parte le direttive che dovranno presiedere alla nostra preparazione, le proporzioni medesime che questa dovrà assumere.

Sulla scorta degli elementi che possediamo, riteniamo dunque sia utile ed opportuno di esaminare la nostra posizione rispetto agli altri paesi con i quali ci sarà giocoforza competere, per conquistare e conservare quelle grandi clientele cosmopolite la cui frequentazione principalmente potrà assicurare prosperità e ricchezza nuova all'industria idrominerale nostrana.

E rifacciamoci a considerare succintamente — come termine di partenza per i confronti ulteriori — le condizioni dell'Italia in questo campo.

Il paese nostro, ricchissimo di acque medicamentose distribuite lungo tutto il continente e le isole, in realtà non ne utilizza che una piccola parte. Scrivevamo di recente (1) che non più di 150 località sono provvedute di qualche impianto per cura d'acque, ma assai poche di esse oseremmo definire come delle vere stazioni termali. Nella maggior parte, ad onta dell'alto valore terapeutico delle acque, difettano i mezzi per l'appropriata applicazione delle cure, l'igiene ed il *comfort* del soggiorno, le attrazioni e gli svaghi, la comodità delle comunicazioni.

Il più spesso non si tratta che di organismi alimentati da circoscritte frequentazioni locali, faticosamente vegetanti d'una vita immeritatamente oscura ed infeconda.

Se possiamo contare una quindicina o una ventina di stazioni capaci di ricevere una buona clientela nazionale, e quattro o cinque, suscettibili, con qualche sforzo, di sostenere un più nutrito concorso forestiero, solamente due o tre sono in grado di rivaleggiare con i maggiori centri di cura dell'estero.

Il bilancio non è dunque — per il momento — eccessivamente confortante, ed è per migliorarlo come legittimamente si conviene alle nostre inesauribili risorse, che debbono convergere tutti i nostri sforzi.

Dal punto di vista economico, noi sappiamo che gli affari delle imprese termali sono piuttosto magri, onde l'industria non può svilupparsi e continua a dibattersi nel ciclo chiuso che la condanna ad una esistenza grama. Non è più il caso di riandare le

(1) *Le Vie d'Italia*, agosto 1918.

cause già da noi altre volte largamente illustrate e discusse, di questo stato di cose: ci basta il ricapitolare le constatazioni già fatte per stabilire la nostra situazione rispetto ai concorrenti del domani.

La massa dei medici — che dovrebbero essere i più tenaci assertori delle cure d'acque — non vi porta eccessivo attaccamento. La loro stessa cultura presenta al riguardo delle inevitabili lacune: nelle università, come è noto, la crenoterapia non s'insegna, e d'altra parte il materiale pratico di studio fornito dalla maggioranza delle nostre stazioni termali non è sempre tale da poter offrire degli elementi d'istruzione che sieno completi, autorevoli e sinceri. Il poco interesse manifestato dalla classe medica — eccezioni tuttavia ve ne sono parecchie, e fortunatissime — all'idrologia nostrana è anche dimostrato dalla mancanza d'uno spirito alacre e fattivo d'associazione a scopo scientifico e professionale, che invece è largamente sviluppato per le altre specialità; ed anche la stampa periodica per questo ramo importantissimo delle scienze sanitarie è pressochè inesistente.

Ne consegue che la volgarizzazione delle incomparabili virtù risanatrici delle nostre fonti salutari, non fatta a mezzo di istrionismi reclamistici, ma seria, competente e veritiera — tale dunque da inspirare la piena indispensabile fiducia del grande pubblico al quale si rivolge — è quanto mai limitata ed imperfetta; scarsa nel Paese, quasi nulla oltre i confini, ove appena si conoscono pochissimi nomi delle nostre stazioni maggiori.

Finalmente, l'organizzazione municipale d'un gran numero dei nostri luoghi d'acque non appare sinora la più adatta a soddisfarne le esigenze ed i bisogni, per la parte che ad essa spetterebbe. Di solito i reggitori di quelle comunità non hanno l'allenamento e la competenza occorrenti per affrontare e risolvere — all'infuori della stretta considerazione dei piccoli interessi indigeni — i maggiori problemi dell'igiene e del risanamento, della viabilità, dell'edilizia, dell'annona, che nelle stazioni termali più che altrove s'impongono imperativamente come necessità vitali, assumendovi una forma ed un'ampiezza tutte particolari.

Concludendo: in Italia non si è mai abbastanza apprezzata l'enorme ricchezza idrominerale che noi possediamo: molti anzi la ignorano e moltissimi — ad onta degli esempi eloquenti che ci vengono dal di fuori — non sono ancora riusciti a rendersi conto del grande partito che l'economia nazionale potrebbe trarre dal pieno ed intensivo sfruttamento di questo meraviglioso patrimonio del nostro suolo.

***

Passiamo ora al campo nemico, alla Germania ed all'Austria.

È risaputo che l'industria idrominerale tedesca era di gran lunga la più sviluppata in Europa, costituendo una delle fonti maggiori di ricchezza per il paese. Non meno di 800.000 persone affluivano ogni anno alle stazioni tedesche, fra cui oltre 300.000 stranieri: ancora nel 1914, secondo una statistica pubblicata dal *Berliner Tageblatt*, vi erano accolti 459.765 malati, ad onta delle ostilità scoppiate durante il pieno della stagione termale. Nel 1915 non se ne ebbero invece che 159.659. Per le città d'acque più importanti conosciamo le seguenti cifre approssimative, che stanno a dimostrare l'entità del concorso nel periodo antecedente alla guerra:

Baden-Baden	80-90.000	malati
Aachen	60.000	»
Wiesbaden	55.000	»
Nauheim	35-40.000	»
Kissingen	30.000	»
Ems	25.000	»
Neuenahr	25.000	»
Homburg	20-25.000	»

In alcune di queste stazioni vi è, oltre ai malati, anche un rilevante afflusso di semplici soggiornanti: per esempio a Wiesbaden i visitatori nel 1910 furono 179.674 di cui solo 54.684 fecero le cure.

La percentuale degli stranieri nelle suddette località variava dal 25 al 40 %.

Secondo i calcoli più accreditati, i proventi della totalità delle stazioni di cura germaniche si aggiravano attorno al miliardo all'anno.

Dal punto di vista delle risorse idrominerali, la Germania possiede 250 gruppi di sorgenti, ma solo in 216 località esistono degli stabilimenti. Di queste 216 stazioni, 94 utilizzano delle acque salate e 44 delle ferruginose; quindi più della metà per due sole categorie d'acque, mentre la prima di esse assorbe oltre la metà del totale degli ammalati. È questa la più decisiva dimostrazione della grande povertà del patrimonio idrominerale germanico, nel quale, per

di più, non sono rappresentate o lo sono scarsamente, varie categorie d'acque d'alto e riconosciuto pregio terapeutico di cui invece il nostro Paese è abbondantemente provvisto.

Alla Germania è dunque preclusa la possibilità di una razionale specializzazione delle proprie stazioni, giacchè la monotonia dell'elemento minerale del quale dispone — uno « strumento a tre corde », come fu definito — glielo vieta.

Malgrado questa palese inferiorità, essa ha preso tuttavia il suo partito ed ha egualmente lanciato la propria merce, mascherandone con ogni mezzo lecito ed illecito la irreparabile mediocrità.

Abbandonato il concetto di conservare alle stazioni la loro *fisionomia crenoterapica* e di curarvi quindi quelle categorie di ammalati su cui le rispettive acque minerali agiscono con il massimo dell'efficacia, esse si sono venute rapidamente trasformando in vere *città-sanatorio* ove si curano tutte le malattie con tutti i mezzi possibili, tra i quali l'acqua minerale non figura spesso che a titolo secondario. Ma questa denaturazione è stata accompagnata da un'organizzazione d'insieme e di dettaglio di cui non si può disconoscere la poderosa efficacia di richiamo. I servizi pubblici funzionano generalmente in modo ineccepibile; gli stabilimenti sono dotati degli impianti più moderni e perfetti, tali da soddisfare ogni possibile esigenza; al *comfort* ed al lusso degli alberghi, delle pensioni, delle ville, fanno riscontro le attrazioni, gli svaghi, i divertimenti d'ogni genere; tutto quanto insomma può abbellire e rendere gradevole il soggiorno trovasi largamente profuso anche nelle stazioni secondarie.

In queste condizioni si comprende come la clientela affluisca copiosamente e si lasci sfruttare in tutte le forme.... senza ricalcitrare, dando luogo a guadagni giganteschi: basta solamente consultare le cifre dei proventi forniti dalle tasse di cura per convincersene. Per esempio, nel 1910 Aachen ha incassato 85.450 marchi, Wiesbaden 646.000, e Nauheim 1.200.000; ad Ems il totale annuo delle tasse oltrepassa pure il milione di marchi, oltre a 50.000 marchi provenienti dalla capitalizzazione di incassi precedenti; a Kissingen il numero delle *Kurtaxe* versate annualmente si aggirava attorno alle 25.000 con una media di 15 marchi per persona, pari dunque a 375.000 marchi.

Queste cospicue somme vengono integralmente devolute all'incremento delle rispettive stazioni di cura, e sono amministrate da enti collettivi locali, le *Kurvereine*, ove sono rappresentati tutti gli interessati, dal municipio ai professionisti ed agli esercenti. Le tasse di cura formano dunque la base finanziaria più poderosa ed efficace per il continuo miglioramento di quelle città d'acque. Esiste in Germania una vera e propria « politica termale » il cui risultato è stato quello di creare di sana pianta — ad onta delle meschine risorse disponibili — un'industria la quale è a ragione considerata una delle parti maggiori della fortuna economica dell'impero. Essa è dovuta non solo all'intervento diretto dei poteri pubblici, dal governo ai comuni, ma all'interessamento che tutti i tedeschi vi portano e specialmente allo zelo e all'attività dei medici i quali sono gli artefici principali della prosperità delle città d'acque tedesche. Si è che in Germania l'idrologia è tenuta in altissimo conto nel campo dell'arte sanitaria; essa si insegna regolarmente in tutte le università e in speciali istituti di perfezionamento, ed è continuamente e facilmente alla portata di tutti i medici per mezzo di ottime opere, pubblicazioni e riviste; soprattutto in Germania si fa dell'idrologia tedesca, poichè si studiano e si decantano le acque tedesche, si proclamano le stazioni tedesche come le migliori di tutto il mondo, attraverso una colossale pubblicità nella quale vengono profuse somme favolose, e si è ottenuto quest'effetto che mentre le città di acque tedesche erano frequentate da centinaia di migliaia di stranieri, non un tedesco si recava all'estero per praticare una cura d'acque. Ne vogliamo una prova? Vichy, la grande stazione francese, ricevette nel 1913 ben 108.963 *curisti*, di cui 5000 americani, 4.000 inglesi, oltre 2.000 russi e 2.000 spagnuoli, 1.000 italiani, 1.000 svizzeri e... nessun tedesco!

Cosa prepara la Germania per il dopoguerra?

Se dobbiamo credere alle informazioni trapelate attraverso i paesi neutrali, essa starebbe organizzando una vasta azione termale con la stessa diligenza e tenacia colle quali organizzò la guerra presente. « Tutta l'artiglieria scientifica — scrive il dott. Del-

mas in un gustoso articolo apparso nella *Gazette des Eaux* — è messa a contribuzione. I pezzi pesanti rappresentati da voluminosi *in-folio* lanceranno al momento opportuno non dei gas tossici, ma dei gas rari, delle radioattività termali, ecc. L'artiglieria da campagna tiene in riserva degli innumerevoli opuscoli in tutte le lingue, opuscoli di propaganda, opuscoli di sindacati. Infine le mitragliatrici termali hanno pronti dei lunghi nastri di munizioni costituiti dai giornali, dalle riviste, dai prospetti. Tutto ciò è pronto e non attende che il comando di fuoco! per innondare il mondo intero di carta multicolore celebrante i meriti eccezionali delle sorgenti tedesche. Tutte queste pubblicazioni cominciano invariabilmente con delle grandi parole maestose: scienza, umanità, oblìo delle offese, devozione, abnegazione; continuano vantando le virtù delle acque che guariscono ogni cosa, anche le ferite di guerra. Giacchè, notate, quest'ultima indicazione figurerà ormai nella lunga lista delle malattie trattate in tutte le stazioni tedesche.

« Bisogna infatti ottenere un effetto costante e tenace.... quindi tutto è pronto per bombardare i restii! Le stazioni termali si sono modificate. Non più nomi germanici a suono barbaro, la vecchia lingua latina ha spezzato via tutte le insegne: *Kurhaus* diviene *balneum; Kursaal* si trasforma in *curatorium* e *Bitterquelle* in *aqua amara*. Qua e là si legge *vaporarium, tepidarium, frigidarium, inhalatorium*. L'acqua minerale non è più la barbara *Wasser*, ma è battezzata col nome più dolce ed antico di *Aqua*. E così di seguito per ogni cosa ».

Comunque, una formidabile offensiva postbellica da questa parte dobbiamo attendercela. I tedeschi non sono gente da rinunciare, senza tentare l'impossibile, a ricostruire la fortuna delle loro stazioni di cura, cercando d'attrarre di nuovo quelle correnti forestiere che ne erano l'elemento più ricco ed agognato. Forse non s'immaginano di dover rendere dei conti, ma l'ora di essi verrà e, speriamo, saranno terribili! Il mondo che soffre i più spaventevoli dolori a causa della catastrofe in cui lo ha piombato la Germania, non dimenticherà nè presto nè facilmente: l'orrore per il tedesco che sopravviverà alla guerra renderà deserte per molti anni le vie d'altre volte, ad onta di tutti gli allettamenti onde saranno infiorate!

***

Delle stazioni idrominerali austriache, godono fama mondiale quelle che sorgono in Boemia, lungo gli Erzgebirge, e fra esse soprattutto Karlsbad, con le minori vicine di Franzensbad e Marienbad. Esse non differiscono in nulla dalle stazioni tedesche, di cui riproducono esattamente la concezione idrologica, l'organizzazione, i costumi, le abitudini. Le tre stazioni czeche erano sino a ieri delle concorrenti formidabili, ed evidentemente tenteranno di esserlo nuovamente domani, data la loro rinomanza e i mezzi poderosi di cui dispongono. Ma non l'Austria, sibbene la Boemia libera potrà rivedere in quelle stazioni celebrate le clientele straniere d'una volta e sotto questo punto di vista dovremo certamene contare sulla loro concorrenza rinnovata.

Anche l'Ungheria è assai ricca di sorgenti minerali, nei Carpazi, nelle Alpi Illiriche ed in Transilvania. Mentre però è famosa per le sue acque purgative che si esportavano in tutto il mondo, le stazioni di cura sono di importanza ridotta e non potranno certo aspirare per lungo tempo ad un'ampia frequentazione cosmopolita, non essendo esse organizzate e « lanciate » a questo scopo. Prima della guerra gli stessi ungheresi preferivano alle proprie le città d'acque straniere: nel campo della concorrenza del domani troppa strada devono ancora percorrere perchè i loro luoghi di cura possano inspirarci serie preoccupazioni, e ciò senza contare l'ostacolo della profonda avversione sollevata da questo popolo asservito alla Germania.

***

E veniamo alla Francia, ove l'industria termale ha molti punti di contatto con la nostra.

Secondo il Bardet (1) le risorse idrominerali francesi si possono riassùmere come segue: Di 410 gruppi d'acque esistenti, e suscettibili di sfruttamento, 110 solamente posseggono degli stabilimenti più o meno frequentati, e 50 utilizzano le sorgenti esclusivamente per la esportazione dell'acqua. Come concorso totale di pubblico le stazioni di cura non erano frequentate da più di 250.000

(1) *Stations de France et Stations d'Allemagne — Etude comparée.*

persone all'anno, delle quali 150 a 175.000 assorbite da una ventina di località; ne rimangono dunque 90 a dividersi le altre 75.000; onde il maggior numero delle stazioni termali aveva una clientela di poche centinaia di persone.

I 410 gruppi d'acque minerali francesi comprendono la più ricca varietà crenologica che si conosca, una gamma superba nella quale sono particolarmente invidiate le alcaline calde e fredde (bicarbonato-sodiche, miste e solfatate) e le sulfuree termali.

Da questa varietà i nostri vicini hanno saputo trarre eccellente partito, specializzando le loro stazioni per la cura di determinati gruppi di malattie, quelle cioè nelle quali l'elemento idrominerale costituisce rispettivamente il fattore terapeutico di scelta, il farmaco specifico. La concezione idrologica francese è dunque completamente diversa dalla tedesca, della quale è infinitamente più razionale e logica, e — per così dire — più sincera.

Come vedemmo in un precedente articolo (1), delle stazioni termali francesi tre sole — Vichy, Evian e Vittel — sono oggi veramente adatte a ricevere folte clientele internazionali, ed infatti godono di una rinomanza mondiale. Ma accanto ad esse, ne esiste un certo numero di più modeste, le quali sono bene organizzate e largamente frequentate grazie alla reale efficacia delle loro acque.

I proventi annui delle stazioni idrominerali francesi venivano calcolati, prima della guerra, a circa 150 milioni di franchi.

Le sorgenti minerali francesi sono assai meglio studiate di quello che noi non abbiamo saputo fare ancora delle nostre. Oltre a buonissime opere generali che ne trattano diffusamente ed autorevolmente dal punto di vista della idrologia, della geologia, della chimica e della medicina, quasi tutte sono state e sono l'oggetto di pubblicazioni di non dubbio valore. Inoltre in Francia esistono parecchi eccellenti periodici della specialità, i quali costituiscono un tramite validissimo di volgarizzazione e di cultura, di cui invece l'idrologia italiana difetta.

In Francia pure l'insegnamento idrologico è scarso: prima della guerra esistevano dei corsi in sole tre facoltà di medicina. Alla lacuna si è in parte ovviato con altri corsi istituiti di recente, e soprattutto con la creazione dell'*Istituto di Idrologia e di Climatologia*, fondato a Parigi nel 1912, ove insegnano le maggiori autorità della materia quali il d'Arsonval, il Bordas, l'Urbain, il Moureu, il Robin ed il Bardet. Un altro istituto consimile è in via di formazione a Clermont-Ferrand. Un mezzo d'istruzione pratica che dà i migliori risultati è quello dei *Viaggi di Studio alle Stazioni Termali*, organizzati ogni anno per i medici dal dottor Carron de la Carrière fin dal 1899: essi hanno potentemente contribuito a diffondere fra la classe medica la conoscenza delle risorse idrominerali francesi, tenendone desto ed attivo l'interessamento scientifico e professionale.

Le organizzazioni fra gli interessati all'industria termale sono largamente sviluppate in Francia.

Un'associazione poderosa è il *Sindacato Generale dei Medici delle Stazioni Balneari e Sanitarie di Francia*, presieduto dal prof. Albert Robin, un luminare dell'idrologia, a cui sono inscritti più di trecento medici e che nella vita termale della nazione occupa un posto preminente. Esso fu fondato nel 1896 per opera dello stesso Albert Robin e da allora ha sempre esercitato un'azione vigile ed attivissima di propulsione, di studio, di iniziativa, di propaganda per tutte le questioni ed i problemi riguardanti l'incremento e la prosperità delle stazioni di cura: parecchi dei provvedimenti presi per il miglioramento dell'industria idrominerale francese sono infatti dovuti a questo sindacàto professionale.

Accanto ad esso esiste la fiorentissima *Società d'Idrologia Medica*, alla quale sono particolarmente riservate le questioni d'indole scientifica: quest'associazione conta 225 soci nazionali (il numero ne è limitato) e un certo numero di corrispondenti stranieri.

Due associazioni d'indole prettamente industriale sono la *Camera Sindacale del Commercio e dell'Industria delle Acque Minerali e degli Stabilimenti Termali*, e la *Unione degli Stabilimenti Termali*, i soci delle quali sono rappresentati dai proprietari, concessionari e amministratori di aziende termali. Gli scopi di esse sono consimili, ma la loro azione collettiva è ripartita in ben definite sfere di competenza. La Camera Sindacale si propone infatti lo studio e la difesa in comune degli interessi economici, indu-

(1) *Le Vie d'Italia*, agosto 1918.

striali e commerciali, connessi alle acque minerali nel senso più lato, con particolare riguardo alla ricerca ed alla punizione delle frodi, contraffazioni, concorrenze sleali, pregiudicanti gli interessi degli aderenti. L'Unione ha per iscopo di studiare tutte le questioni concernenti gli interessi generali degli stabilimenti termali (organizzazioni di pubblicità collettive, creazione di nuove risorse per le città d'acque) e di promuovere nel campo della riunione degli interessi e in quello della legislazione tutto quanto può favorire lo sviluppo e la prosperità delle stazioni termali.

Queste due associazioni hanno parte preponderante ed autorevolissima nella tutela e nell'incremento dell'industria idrominerale francese: l'opera loro è tanto più feconda in quanto non è intaccata da rivalità o contrasti fra i due enti: tanto vero che i soci della Camera Sindacale sono di diritto membri dell'Unione. Oltre ad esse esistono parecchie importanti associazioni regionali, fra cui citiamo l'operosissima *Federazione Termale dell'Alvernia*.

Alcune delle provvidenze legislative riguardanti l'esercizio delle acque minerali meritano di essere ricordate. Lo sfruttamento industriale delle sorgenti è subordinato, come in Italia, all'autorizzazione del Ministero dell'Interno, che viene rilasciata dietro parere favorevole dell'ufficio apposito dell'Accademia di Medicina, cui ne spetta lo studio e le analisi. Quando poi una sorgente sia stata autorizzata, può essere dichiarata d'interesse pubblico e munita di un perimetro di protezione. Sino al 31 dicembre 1913 le sorgenti minerali dichiarate d'interesse pubblico erano 66. Finalmente un determinato comune, una frazione o un gruppo di comuni ove esistano delle acque minerali, possono essere eretti in stazione idrominerale, ed autorizzati a percepire la tassa di soggiorno. Alla data suddetta le stazioni così riconosciute erano 34.

Come si comprende, la dichiarazione d'interesse pubblico e più ancora la qualifica di stazione idrominerale, da parte dello Stato, costituiscono un titolo ufficiale che ha una grande importanza economica e sociale per la vita e l'incremento della stazione.

Questo riconoscimento manca ancora nella nostra legislazione, così come non abbiamo — secondo altra volta accennammo (1) — un organo governativo centrale il quale, a somiglianza della *Commissione permanente delle Stazioni idrominerali e climatiche*, istituita in Francia dalla legge 13 aprile 1912, sia incaricato di tutte le questioni concernenti la creazione e lo sviluppo delle stazioni di cura. Al parere di essa è pure subordinata l'autorizzazione del giuoco nei centri balneari, termali e climatici, il quale — come è noto — è ammesso in Francia da oltre 11 anni, sotto il controllo dello Stato.

Ricordiamo finalmente la provvida istituzione delle *Camere d'industria termale e climatica* incaricate in ogni singola stazione della gestione dei proventi della tassa di soggiorno, che quindi sono sottratti all'amministrazione esclusiva delle municipalità, ancora vigente in Italia.

Come si vede dall'esposizione riassuntiva ora fatta, le condizioni in cui l'industria termale francese si svolge sono notevolmente migliori delle nostre, sebbene le risorse idrominerali si equivalgano.

Con tutto questo la Francia si trova ancora in istato di considerevole inferiorità rispetto alla Germania, e questo ammettono francamente i nostri vicini: « la vera causa del maggior successo delle stazioni tedesche — scrive il prof. Robin — risiede non nel valore intrinseco delle loro sorgenti, ma bensì nell'*outillage* e nell'installazione perfezionata dei loro stabilimenti, nell'organizzazione e nel *comfort* dei loro alberghi, nella comodità delle loro comunicazioni e sopra tutto nel fatto che i medici tedeschi, ed i numerosi medici stranieri che studiano in Germania, hanno appreso a ben conoscere e ad utilizzare le risorse idrologiche del paese ».

E la Francia si è messa virilmente al lavoro per conquistare il primato già immeritatamente detenuto dalla Germania, in guisa che i grandi popoli, i cui soldati si battono oggi sul suolo francese, vi trovino domani l'ampia e perfetta ospitalità del soggiorno e delle cure!

Attraverso l'organizzazione dei congressi di Monaco, indetti in Francia per l'opera munifica e chiaroveggente del principe di Monaco, tutte le questioni sono state poste sul tappeto e largamente discusse. Si è ve-

(1) *Le Vie d'Italia*, marzo 1918.

nuto così formulando un programma d'azione — a cui recano un inesauribile contributo di illuminate buone volontà e di feconde energie le personalità più autorevoli della politica, della scienza, della finanza e dell'industria — programma che è già sulla via della realizzazione pratica.

I capisaldi di esso si possono così ricapitolare:

1. Rinnovazione della legislazione mineraria e idrominerale nelle parti più vecchie ed imperfette in guisa da renderla consona ai bisogni presenti, specie nei riguardi della protezione delle acque e della costituzione delle stazioni di cura. Quindi anche verrà unificato il regime governativo di competenza, giacchè l'industria idrominerale francese dipende oggi dai Ministeri dell'Interno, dei Lavori Pubblici, del Commercio, degli Affari Esteri, dell' Istruzione, dell' Agricoltura, della Guerra, delle Colonie e dal Sottosegretariato delle Belle Arti! Una riforma di imminente attuazione è quella che renderà obbligatoria la tassa di soggiorno, della quale ci intrattenemmo altra volta in modo dettagliato (1).

2. Estensione dell'insegnamento idrologico, scientifico e pratico nelle facoltà di medicina. A sollievo del bilancio dello Stato, esso avrà il contributo finanziario delle corporazioni e delle stazioni termali.

3. Specializzazione delle cure termali. È questo un argomento che occupa vivamente i nostri vicini: esso sarà anche largamente discusso ai congressi di Monaco.

4. Rifacimento delle analisi delle acque minerali, con metodi moderni ed unificati, e loro controllo periodico. A questo compito di gran mole attende già, ed in forma tutt'affatto gratuita, l'Istituto d'Idrologia di Parigi.

5. Rinnovazione degli stabilimenti nei loro impianti generali e nei mezzi terapeutici.

6. Modernizzazione delle stazioni dal punto di vista dell'igiene, del *comfort* e del soggiorno, mediante un più largo finanziamento da parte degli organi economici, un più vasto richiamo di capitali — *compresi quelli americani* — e l'istituzione di un credito termale a somiglianza del credito alberghiero.

7. Estensione della propaganda, con la formazione di potenti organismi di pubblicità collettiva, specialmente per la *réclame* all'estero.

8. Prolungamento delle stagioni termali.

9. Miglioramento delle comunicazioni e degli altri elementi d'indole turistica. Attendono ad esso i maggiori enti del turismo francese e quegli attivissimi sindacati regionali da cui la Francia ha tratto, e più ancora trarrà, i più cospicui benefizi. Essi sono oltre 300, e tra poco saranno riuniti in una federazione nazionale.

Un programma consimile si attaglierebbe perfettamente anche a noi! Ma la differenza è questa, per ora: mentre in Italia noi discutiamo ancora, in Francia alle parole stanno seguendo i fatti. I nostri vicini tengono continuamente presente un punto di importanza capitale: « *quello d'essere pronti dopo la guerra* », per le centinaia di migliaia di americani che allora e durante molti anni affluiranno in Europa, per gli inglesi e gli altri popoli che non torneranno più ai luoghi di cura dei nemici. La portata economica di questo prevedibile e ben preveduto fenomeno è tale, per cui oggi ogni azione, ogni riforma, ogni spesa è giustificata e sarà esuberantemente compensata dall'enorme apporto di denaro che sarà recato a getto continuo dai contingenti dei nostri più ricchi alleati. E per sfruttare l'avvenire in questo senso la Francia, bisogna dirlo, trovasi in posizione privilegiata. Si contano ormai a milioni i soldati americani ed inglesi giunti colà: il paese ne viene quindi largamente conosciuto ed apprezzato in tutte le sue bellezze, in tutte le sue risorse, come non accadde mai. Le armate anglo-americane rappresentano oggi — sotto questo punto di vista — il più efficace mezzo di propaganda che si possa immaginare.

Dal canto suo la Francia sta esercitando l'ospitalità in una forma e con una larghezza veramente signorile, poichè le città e le località più belle dal lato del paese e più progredite dal lato del *comfort* sono state destinate agli alleati, per le loro basi, i loro ospedali, i loro centri di convalescenza e di soggiorno per i *permissionaires*. Così è avvenuto a Vichy, Aix-les-Bains, Vittel, Contrexéville, Martigny ed altri luoghi, ove certo il danno prodotto dalle occupazioni degli alberghi — nei riguardi della stagione termale — sarà ad usura indennizzato dai conseguenti benefici futuri. Giacchè la penetrazione attuale non fa che preparare,

(1) *Le Vie d'Italia*, marzo 1918.

non fa che ipotecare — giova insistervi — l'immigrazione del dopoguerra. Secondo l'inchiesta fatta da Paul Chabert (1) agli Stati Uniti nel 1915-16, cioè durante la neutralità americana, si valutava a 600-700 mila il primo contingente dei visitatori che sarebbero venuti in Europa *entro l'anno successivo al termine delle ostilità*. E sino da allora la stessa organizzazione che già aveva condotto all'esposizione di S. Francisco 18 milioni di visitatori, si preparava alla nuova grande impresa. Oggi — dopo l'entrata in guerra dell'America al nostro fianco — è facile prevedere due cose: 1) che l'afflusso americano sorpasserà notevolmente quella cifra; 2) ch'esso si riverserà esclusivamente sui paesi alleati.

La febbrile preparazione francese è dunque ben giustificata, nelle sue proporzioni e nella sua rapidità, giacchè si tratta ormai di non perdere più neppure un minuto. E noi vorremmo che ciò fosse finalmente compreso anche in Italia, affinchè al Paese nostro — sebbene a nessuno secondo per le sue ricchezze naturali — non tocchi in seguito la sorte di doversi accontentare di raccattar le briciole che cadranno dal desco altrui.

***

Nell'ordine delle concorrenze future, conviene considerare brevemente anche le condizioni dell'industria termale in alcuni altri paesi europei a noi vicini.

Anzitutto l'Inghilterra. Il Regno Unito non possiede un patrimonio idrominerale cospicuo; di conseguenza le stazioni termali sono poche. Fra esse sono particolarmente rinomate: Bath — le *Aquae Solis* dei Romani —, Harrogate, Buxton, Leamington. Conviene osservare che la ricca clientela inglese, anche prima della guerra, preferiva frequentare le stazioni continentali più in voga, tedesche, francesi ed italiane.

La Spagna conta delle sorgenti abbastanza numerose e variate, alcune delle quali godono di una certa notorietà. Specialmente conosciute sono le acque purgative di Villacabras, Carabaña, Rubinat e Loeches: esse però, come le ungheresi, sono piuttosto acque di esportazione. Le stazioni di cura hanno un'importanza limitata, onde non trovansi attualmente in grado di prendere posto nel campo delle competizioni internazionali. È però vero che l'infiltrazione tedesca in Spagna non ha solamente raggiunto le officine, gli stabilimenti, le case di commercio: secondo quanto scrive il deputato francese Brousse nel *Journal des Chambres de Commerce*, i tedeschi hanno fatto degli estesissimi acquisti sulla ridente costa catalana nell'intento di sfruttare quella magnifica plaga come contrapposto alla Costa Azzurra. Dalle stazioni climatiche e balneari alle termali è breve il passo...

La Svizzera possiede alcuni buoni luoghi di cura idrominerale, fra cui Rheinfelden, Schinznach, Ragatz-Pfaefers. È difficile però pensare, per la Francia e per l'Italia tanto più ricche di acque, ad una seria concorrenza dalla parte della Svizzera, che ha invece un dominio di sfruttamento assai più fertile nelle località climatiche e turistiche.

***

Prima di chiudere queste note, conviene gettare uno sguardo — oltre i mari — a due paesi ove l'industria idrominerale è sulla via d'un assai rapido e crescente sviluppo: gli Stati Uniti e il Giappone.

« Di più in più gli Americani — scrive Pierre Chabert (1) — dànno la preferenza nei loro viaggi, alle regioni ove esistono delle stazioni termali, per potervi seguire una cura ». Infatti le *Springs* americane si vanno facendo numerose, e vedono aumentare ogni anno il concorso del pubblico. La loro creazione è favorita dal Governo federale e dai Governi dei singoli Stati che v'hanno profuso delle somme importanti: sorsero così le *Hot Springs* dell'Arkansas, e della Virginia, le *Saratoga Springs* e specialmente le *Mount Clemens Springs*, nel Michigan, che sono di tutte le più reputate. Uno dei parchi nazionali, il *Platt National Park*, nell'Oklahoma, non è che una « riserva » di numerose acque minerali e costituisce una stazione di cure frequentatissima.

Non osiamo trarre ancora delle conseguenze da questo fiorire dell'industria idrominerale nel Nord-America. È certo che delle stazioni indigene, bene organizzate e munite di largo *comfort*, non possono a meno di attirare un nutrito concorso nazionale — *see America first!* — Ma non crediamo che, almeno per parecchio tempo, la concorrenza americana in questo campo abbia il potere di pregiudicare le reputatissime stazioni europee; tanto meno poi presso quelle clientele di

(1) *Le Tourisme Américain* - Hachette, 1918.

(1) *Le Tourisme Américain.*

americani che nel viaggio in Europa possono trovare, oltre agli svaghi turistici, la comodità di eccellenti cure d'acque.

Nello stesso volume del Chabert, già citato, troviamo le seguenti linee che forse segnalano una rivalità avvenire per il turismo, e perciò per le stazioni di cura e di soggiorno europee: « Il Giappone non nasconde le sue ambizioni turistiche e conta principalmente sugli americani. È quanto dichiarava ufficialmente, in una conferenza tenuta a San Francisco nel 1915, il Commissario del Governo giapponese ». Infatti i giapponesi stanno svolgendo di già una assidua propaganda, sulla base d'una vasta e sapiente pubblicità, per attirare i turisti americani nel loro paese. Per quanto riguarda il patrimonio idrominerale, esso è ricchissimo nel Giappone, data la natura eminentemente vulcanica del suolo: vi esistono infatti 1106 gruppi di sorgenti di composizione svariatissima. Le stazioni di cura sono una quarantina, per la maggior parte dotate di impianti moderni e perfezionati, di ottimi alberghi e di ogni *comfort* desiderabile.

Parecchie di esse sono frequentatissime: ad esempio, *Iwodani* (acque solforose termali) riceve in cura 50.000 malati all'anno, *Asama* e *Sakunami* (termali semplici) dalle 60 alle 70.000, *Yamaga* (solforose termali) 100.000, *Takeo* (alcaline termali) 300.000; infine a *Beppu*, la più antica stazione di cura giapponese, celebre per le sue acque ferruginose termali, accorrono annualmente un milione di persone!

***

Questa nostra rivista forzatamente affrettata e sommaria comporta, a titolo di conclusione, alcune brevi considerazioni.

Il rivolgimento profondo cagionato dalla guerra avrà innegabilmente un'intensa ripercussione sull'industria idrominerale: le condizioni di essa — anche circoscrivendola alle sole nazioni europee ove è maggiormente sviluppata — potranno dirsi capovolte. Da un lato le stazioni tedesche ed austriache dovranno lottare accanitamente per salvare gli ultimi brandelli di un'egemonia pressochè mondiale che certamente non potranno riafferrare più: dall'altro la Francia e l'Italia, provvedute delle più superbe risorse idrominerali, delle più irresistibili attrattive del clima, della natura e dell'arte, si troveranno in posizione eccezionalmente favorevole per richiamare le clientele più cospicue e doviziose del dopoguerra.

Le due nazioni latine però debbono ancora mettersi in istato di sfruttare a fondo questa vantaggiosa situazione; ed il successo arriderà a chi più rapidamente avrà saputo percorrere la strada che conduce alla mèta. I nostri vicini di Francia — lo abbiamo veduto — ci precedono diggià sul terreno delle realizzazioni pratiche; anche per noi è dunque scoccata l'ora di passare dai propositi all'azione.

Oggi deve essere alacremente iniziata la nostra preparazione per il domani, se non vorremo essere costretti in seguito — quando sarà tardi — a delle sterili improvvisazioni. I problemi che ci incombono sono complessi e gravi, ma i benefici che dalla soluzione di essi ridonderanno all'Italia saranno incalcolabili.

Bisogna dunque affrontare risolutamente e senza indugio le difficoltà dell'organizzazione interna per assicurarci il successo anche attraverso le immancabili concorrenze esteriori. In verità, la posta è troppo seducente perchè il nostro Paese — così ben piazzato alla partenza — debba rassegnarsi ad arrivare... buon ultimo!

GUIDO RUATA.

Pullulano ormai i progetti di vie d'acqua interne, specialmente nell'Alta Italia: ciò, se da un lato può far temere che si vada tropp'oltre coi sogni, dall'altro è confortante segno della convinzione, ormai fattasi generale fra tecnici e profani, dell'importanza che tali vie son destinate ad assumere in un prossimo avvenire. Il contatto colla realtà certamente farà cadere qualche illusione circa progetti troppo affrettatamente e superficialmente compilati, ma il buono resterà, con gran vantaggio economico della nostra patria.

Fra le molte iniziative è certamente interessante far qui cenno di alcune più importanti. Ecco, per esempio, che **Bergamo giustamente reclama di non restar in disparte dalla linea Milano-Venezia.**

Sebbene le condizioni altimetriche di accesso alla città di Bergamo non siano le più facili rispetto alle finitime pianure milanese e bresciana, l'importanza commerciale ed industriale di questa città e della zona circostante non può tenerla estranea al nuovo e più economico mezzo di trasporto che si va studiando. Esclusa la possibilità — appunto per le predette condizioni altimetriche — di allacciamento diretto alla linea Milano-Venezia, la zona bergamasca deve necessariamente gravitare verso gli allacciamenti che con quella linea avranno Milano e Brescia. Di questi il più vicino all'attuazione è certamente quello milanese, e pertanto, pur non escludendo che in avvenire si possa pensare ad un canale verso Brescia, oggi Bergamo ha soprattutto interesse che la linea progettata di allacciamento di Milano col lago di Como non si allontani troppo da un tracciato che consenta un facile collegamento con Bergamo. Tale tracciato non potrebbe esser che quello della valle dell'Adda, e perciò dal Comitato bergamasco viene auspicata una soluzione del problema che faccia correre il canale in sponda sinistra del fiume sino a Trezzo, così da consentire l'approdo al commercio bergamasco con un breve canale di allacciamento; poi il canale dovrebbe passare in sponda destra, sottopassare in galleria gli abitati di Trezzo e di Vimercate e dirigersi per Monza su Milano. Con ciò il canale avrebbe modo di servire centri industriali notevolissimi, che si trovano sulla sponda sinistra, ed una pianura estesissima atta a futuri sviluppi commerciali.

Senza dubbio in avvenire si dovrà pensare anche ad un'arteria di collegamento Ticino-Adda-Oglio e forse Mincio per servire il traffico interno dell'Alta Lombardia coi suoi laghi, cogli sbocchi alpini e col Piemonte, la quale non dipenda dal canale Milano-Venezia, in questi casi raggiungibile solo a patto di scender e poi risalire la corrente, colle inevitabili perdite e spese di conche e simili: e ciò provocherà lo studio dell'allacciamento con un tronco pressochè orizzontale fra Trezzo e Palazzolo, che di questa linea subalpina verrebbe a far parte.

Partendo da concetti non molto dissimili **le città di Cremona e di Mantova progettano un canale che colleghi l'Adda al Mincio,** e che in certo modo dovrebbe formare la continuazione di quello Milano-Po, così da rendere più agevoli i rapporti fra le regioni occidentali della valle Padana e quelle del Garda; il canale dovrebbe costruirsi contemporaneamente a quello Milano-Po, per iniziativa comune delle due città. Ciascuna di esse poi progetta il rispettivo porto in relazione all'esercizio del canale stesso.

V'è però chi osserva come il por mano contemporaneamente alla sistemazione del Po e ad un canale diretto Cremona-Mantova non sarebbe per ora economicamente conveniente, e che, all'inizio del funzionamento delle linee acquee, sarebbe preferibile concentrare ogni sforzo sulla linea padana, che servirebbe oltre Cremona e Mantova anche altre provincie. In un secondo tempo, a traffici avviati si imporrà la costruzione del canale diretto Cremona-Mantova che eviterà le anse del Po e si troverà certo in condizioni di navigazione meglio atte al grande traffico di quel che non possa essere il nostro maggiore fiume. Allora il Po potrà servire al minor traffico delle provincie prossime a Milano, mentre la grande navigazione preferirà la linea diretta.

Il **collegamento di Mantova col Garda** è studiato anche in una memoria del com. Paolo Coridori, nella quale è pure accennato ad una notevole proposta per la sistemazione idraulica del Garda, che dovrebbe risanare

la zona tra Mantova ed il Garda: tale sistemazione è condizione essenziale per la navigazione a valle del Garda, epperò dai tecnici ne è auspicata per varie vie la attuazione. Il Coridori propone di abbassare di m. 0,70 il fondo dell'emissario del lago, e di apportare al lago stesso, mediante speciali canali, 45 mc. d'acqua derivati dall'Adige, e 8 mc. derivati dal Chiese, con che l'emissario avrebbe un deflusso costante assicurato, e sarebbe possibile la costruzione di un canale per la navigazione, sfruttabile anche come sorgente di energia, mediante opportuni impianti idroelettrici.

In Isvizzera si segue con grande interesse il movimento che si verifica in Italia per la navigazione interna. E l'Associazione Ticinese pel regime delle acque si è rivolta al Consiglio Federale perchè vengano iniziate trattative diplomatiche coll'Italia all'intento di ottenere che pel 1928, termine assegnato dal governo italiano pel compimento della linea Milano-Po, sia ultimato anche il **canale tra il Lago Maggiore e Milano**, che deve servire le linee svizzere del Gottardo, del Sempione e del Lötschberg.

Lo stesso comitato ha approvato i piani dei canali navigabili Biasca-Magadino e Ponte Tresa-Luino: ed ha deciso di far studiare il progetto di un canale navigabile Fondo-Toce-Domodossola, che deve unire il Sempione al Lago Maggiore.

Grandiose costruzioni marittime si stanno per intraprendere a Napoli. Un recente decreto regola la concessione della costruzione e dell'esercizio di un nuovo bacino di carenaggio, che è destinato ad essere il più grande del Mediterraneo. Lo stesso decreto determina la trasformazione del lago di Averno in bacino per stabilimenti navali, con adiacente vasta zona industriale. Nel golfo di Baia si avrà l'avamporto: poi un canale di comunicazione col lago sarà sistemato con banchina modernamente arredata. Le opere preventivate in oltre 50 milioni dovranno iniziarsi al più tardi sei mesi dopo la pace, ed ultimarsi entro sei anni.

Anche per il **Porto di Messina** pare si farà quanto occorre perchè esso riprenda l'importanza grande che gli è data dalla sua posizione geografica, ma che deve essere integrata dall'opera dei tecnici. Ad una Commissione che si è rivolta al Ministero dei LL. PP., in argomento il Ministro ha assicurato di voler agevolare con tutti i mezzi le aspirazioni della città: ed ha invitato gli Enti locali a sottoporgli un progetto tecnico-finanziario completo di tutte le costruzioni e di tutti i meccanismi e degli impianti occorrenti per una grandiosa città marinara: l'attuazione del progetto sarà poi affidata ad Enti che diano garanzia di rapida e buona esecuzione.

Assai interessante per gli italiani deve risultare la notizia che continuano con molta alacrità gli esperimenti pel trasporto di interi treni ferroviari mediante **ferry-boats traverso la Manica**. Il fatto stesso che durante la guerra non si desista da tali esperienze, dimostra quale importanza dai governi interessati si attribuisca alla buona soluzione del problema, nell'interesse degli scambi che dovranno avvenire nel periodo post-bellico. È da augurare che le difficoltà derivanti specialmente dalle maree possano essere superate.

Dal punto di vista italiano, la cosa ha grande interesse, perchè si potranno formare treni diretti che trasportino le derrate agricole del mezzogiorno d'Italia fino all'Inghilterra, così da evitare perdite di tempo e manipolazioni che si traducono in facile deperimento delle merci delicatissime che si trasportano.

Di fronte all'attività nemica per accaparrarsi le future linee di traffico non si può dire che in Francia si abbiano molte preoccupazioni. I molti **canali francesi navigabili** sono piuttosto di carattere agricolo ed industriale, che non di traffico internazionale.

Anche i maggiori fiumi male si prestano, salvo in brevi tratti, alla navigazione, tanto fu la trascuranza in cui finora vennero tenuti.

Si osserva che se la Francia non provvede presto a sistemare la Loira e la Senna così da formare la continuazione del Danubio, il traffico dei paesi tra il Mar Nero e l'Atlantico andrà a Rotterdam, invece che all'Havre e che se non solleciterà i lavori sul Rodano, il traffico del Nord d'Europa seguirà anzichè la linea di Marsiglia quella di Genova; del che certamente l'Italia non avrà a dolersi, sebbene ragioni di omogeneità di trasporti rendano la continuità delle vie acquee preferibile economicamente alla necessità dei trasbordi in ferrovia.

Anche in Austria la navigazione fluviale è in notevole sviluppo. Naturalmente il Danubio costituisce la spina dorsale di tutta la rete navigabile. Dal Mar Nero a Vienna possono risalire questo fiume galleggianti di 2000 tonnellate, e fino a Ratisbona di 600 tonnellate. La concorrenza accanita delle società di navigazione sul Danubio ha abbassato a tre millesimi il costo della tonnellata chilometro!

Ed ora si pensa ad un canale navigabile Trieste-Vienna, che sposterebbe verso est la navigazione fluviale sud-nord, con danno delle progettate reti francesi ed italiane, dirette verso la Svizzera.

Ad impedire tanta jattura certo provvederanno le gesta gloriose del nostro esercito.

Lo sviluppo ulteriore della **navigazione interna in Germania** continua a preoccupare quel governo, il quale, conscio di quel che

sarà la lotta economica nel dopoguerra e la grande importanza che verranno ad assumere le vie d'acqua, non vuole evidentemente trovarsi impreparato.

La Germania dal 1816 al 1917, ossia in un secolo, ha consacrato, a rendere navigabile il più a monte che fosse possibile il Reno, l'Elba, l'Oder ed il Weser, la cospicua somma di 500 milioni, altri 200 ne ha dedicato ai porti interni, altri 160 al canale di Kiel, e parecchie diecine a migliorare la navigabilità della parte inferiore della Vistola, corrente in territorio tedesco; talchè avendo speso una somma che oltrepassa il miliardo di parecchie centinaia di milioni, si trova in prima linea in Europa nei riguardi della navigazione fluviale interna; nonostante tutto ciò, pure durante la guerra, la Germania profonde milioni in favore della navigazione fluviale.

Reso accessibile il Reno fino a Strasburgo ai galleggianti di 2000 tonnellate, appoggia gli sforzi della Svizzera tendenti a permettere a tali galleggianti di giungere a Basilea, riducendoli poi a 1200 tonnellate fino al lago di Costanza.

Ma non basta: la navigazione fluviale sull'Elba, sull'Oder, sul Weser, sulla Vistola si spinge già oltre le montagne che circoscrivono a sud l'immensa pianura che si estende dal Reno alla Russia: ma ora la Germania ha ottenuto dall'Austria-Ungheria la costruzione di un canale, che si sta già eseguendo, il quale partendo da Vienna si dirigerà a Prerau, e da Prerau si volgerà da una parte ad incontrare l'Elba navigabile a Praga, dall'altra in senso opposto a toccare i punti estremi ai quali arriva la navigazione fluviale sull'Oder e sulla Vistola, per proseguire a Kamieniez, dove il Dniester aprirebbe il varco ai galleggianti fino al mar Nero.

Tutto ciò evidentemente mira ad evitare che la continuazione della navigazione verso il Danubio avvenga traverso la Francia, e d'altra parte ad aprire ai galleggianti dei maggiori fiumi tedeschi, una via per il mar Nero, più breve di quella del Danubio.

Invero le **costruzioni navali negli Stati Uniti** si intensificano con un ritmo impressionante.

Le statistiche del mese di luglio annunciano il varo di 123 nuove navi per una stazza complessiva di 631.944 tonnellate. Nello stesso mese furono completate 41 navi pel tonnellaggio complessivo di 235.025 tonnellate. Nei cantieri giapponesi si costrussero per conto degli Stati Uniti due navi per 15.855 tonnellate, talchè in luglio si allestirono 43 navi per 250.880 tonnellate.

Sebbene le operazioni della Giunta marittima degli Stati Uniti non si siano iniziate che nell'agosto dello stesso anno, al 1° agosto di quest'anno essa aveva potuto fornire un totale di 247 navi stazzanti 1.571.856 tonnellate pronte a prender il mare: e di questo tonnellaggio le ultime 776.545 tonnellate vennero consegnate alla Giunta marittima negli ultimi tre mesi. Il tonnellaggio lordo varato nel corrente anno è dato dall'impressionante cifra di 1.718.536 tonnellate.

Il giornale giapponese *Gi-gi* annunzia che fra l'America ed il Giappone è stato concluso il contratto per la **riattivazione del canale imperiale in Cina.**

I lavori per riattare il canale importeranno 1.200.000 sterline, che saranno versate per 700.000 sterline dall'America, per 500.000 dal Giappone. La somma servirà per rendere navigabile il canale nei terreni compresi nelle provincie del Pe-ci-li e dello Sciantung.

Il canale ha la lunghezza di 805 km. nella provincia dello Sciantung e si calcola che colla sua riattivazione si potranno coltivare circa 940.000 ettari di terreno.

Come si vede la convinzione dell'utilità della navigazione interna si estende anche nei paesi del Sol Levante. Badiamo dunque a non lasciarci sorpassare.

Il governo inglese ha stanziato una somma di 750.000 sterline per estendere le sistemazioni di **depositi frigoriferi nei porti** e si annunzia essere in corso a Londra grandi lavori al riguardo.

La stampa inglese fa una campagna per sostenere la necessità che tutti i porti siano adeguatamente dotati di magazzini refrigeranti, dove possano depositarsi le merci sbarcate dai bastimenti refrigerati per il tempo necessario al loro trasferimento in altre località ed alla vendita al pubblico.

Ecco un esempio che è urgente di imitare anche in Italia, se vogliamo risolvere con qualche rapidità la crisi alimentare.

Lo sviluppo delle costruzioni navali al Giappone è un fatto che non deve essere trascurato dall'Europa, perchè senza dubbio dovrà pure avere ripercussione sul dopo guerra.

Non solo la marina da guerra giapponese si è in questi quattro anni notevolmente accresciuta, talchè oggi ha un'efficienza eguale se non superiore a quella della flotta francese, senza dire che essa non ha sofferto della larga usura della guerra; ma il Giappone non è più tributario degli arsenali europei ed americani e possiede cantieri che consentono una larga produzione di navi mercantili.

I vari cantieri giapponesi rivaleggiano nel rendere il più breve possibile la durata di costruzione delle navi, talchè non si esagera asserendo che il Giappone, intensificando la produzione, può produrre annualmente 700 mila tonnellate di naviglio: cifra impressionante per l'importanza che verrà ad avere il Giappone nella economia del mondo di domani.

Aviazione

Le industrie aviatorie in Italia.

Da uno specchietto pubblicato da *La Via Azzurra* risulta che durante il 1917 si sono costituite in Italia 19 nuove Società per l'industria aviatoria con un capitale sottoscritto di L. 19.580.000, e versato di L. 10.213.000. Le Società già esistenti, che avevano impegnato complessivamente L. 3.350.000, hanno inoltre portato, nello stesso periodo, il loro capitale a L. 17.880.000, quasi triplicandolo.

Queste cifre per altro non indicano tutte le energie finanziarie impiegate nell'aviazione, perchè in esse si tien conto soltanto delle Società sorte esclusivamente con programma aviatorio; ma si sa che molte Società metallurgiche hanno istituito nelle loro officine reparti per costruzione di pezzi di aeroplani e di motori.

Tra i coefficienti di spinta a impiegare capitali nella aviazione è anche quello di collocare denaro che altrimenti sarebbe trattato come sopraprofitto di guerra. Collocamenti di tale natura si trovano oggi in ogni forma di attività industriale.

È importante rilevare che il Mezzogiorno d'Italia ha impegnato durante il 1917 oltre 10 milioni nell'aviazione.

Il veicolo dell'avvenire.

Come sarà la futura aeronave per passeggeri?

Una macchina — risponde Grahame-White in un articolo che riproduce la *Rivista dei trasporti aerei* — anfibia, capace di scendere sulla terra e sull'acqua e di navigare in tre diversi elementi: per terra, per mare e in cielo. Essa sarà probabilmente azionata da turbine a petrolio producenti migliaia di cavalli, e le eliche saranno costruite in modo da presentare all'aria un angolo variabile e da adattarsi automaticamente a qualunque velocità.

La chiglia di un grande velivolo da viaggio, rassomigliando sotto un certo aspetto a quella di una nave, rappresenterà nella sua forma ciò che la scienza più moderna ha già suggerito per diminuire la resistenza dell'aria: avrà superficie curve ed angoli taglienti. La macchina scivolerà sull'acqua come un battello, e sarà sufficientemente forte per fronteggiare anche il mare grosso. Sarà munita di un meccanismo d'atterramento costruito in modo da rientrare e scomparire nell'interno appena la macchina sarà in volo o riposerà sulla superficie dell'acqua, ma sarà abbassato nella posizione stabilita quando sarà il caso di atterrare. L'adattabilità di un tale battello aereo a discendere a terra o nell'acqua sarà un considerevole vantaggio: un velivolo transatlantico, per esempio, che trasporti passeggeri da New York a Londra, invece di far capo a Liverpool o Southampton come farebbe una nave, per poi trasbordare i passeggieri e i bagagli su di un treno con evidente disagio e ritardo, proseguirà diritto il volo sulla terra ferma, fino al porto aereo situato ai confini di Londra, dal quale i passeggieri potranno essere trasportati nella City in pochi minuti.

Le macchine dell'avvenire non saranno nè biplani, nè triplani, ma impiegheranno un maggior numero di piani di sostegno sovrapposti e l'uno più avanzato dell'altro. Il vantaggio di adoperare un certo numero di superficie portanti relativamente piccole, anzichè una o due abbastanza estese, consiste nel ridurre il peso delle superfici medesime e nello stesso tempo nell'aumentarne la resistenza. Così, quando è da adoperarsi una considerevole estensione (ciò che ora si ottiene con le ali molto ampie), la forza ascensionale sarà verosimilmente maggiore con l'uso di numerosi piani che col dispositivo attuale.

Con grandi macchine munite di numerosi piani di limitata estensione, sarà possibile — una volta sull'acqua — di far rientrare i piani stessi nell'interno della chiglia fino a nasconderveli completamente: ciò che renderà possibile di navigare anche con mare cattivo, senza nessuno di quei rischi che attualmente presentano le estremità delle ali venendo in contatto con le onde. E nell'ascensione dalla terra o dal mare, la macchina, accelerando il movimento dei motori e contemporaneamente distendendo le ali, potrà facilmente librarsi. Indi essa otterrà l'oc-

corrente rapidità di ascensione aumentando l'estensione della superficie, finchè, raggiunta l'altitudine desiderata, comincerà il movimento orizzontale, adoperando la piena forza dei motori e gradualmente riducendo via via la superficie delle ali a quanto basta per sostenersi a quella altezza. Più celeremente essa si moverà sotto la spinta delle turbine e delle eliche, e minore superficie di sostegno le sarà necessaria, finchè, procedendo ad una fortissima velocità, potrà contrarre le ali fino ad esporne appena un'impercettibile superficie.

I passeggieri, collocati nel *salone* di una così perfetta aeronave, non avvertiranno nè vibrazioni, nè oscillazioni. Nessun rumore sentiranno per il dolce movimento dei motori, collocati come si troveranno nella parte anteriore del veicolo; soltanto avvertiranno il fruscio del vento contro la poppa. Alle grandi altitudini e alle immense velocità, spesso niente altro vedendo sotto e d'intorno se non banchi di nuvole, saranno trasportati attraverso continenti ed oceani, con una comodità non raggiungibile negli attuali viaggi per terra e per mare. E la distanza, come noi ora la consideriamo, cesserà di esistere come barriera per le reciproche comunicazioni tra gli uomini. I grandi industriali dell'avvenire, i cui interessi si estenderanno per tutto il mondo, potranno traversare l'Atlantico in una dozzina di ore e far transazioni oggi a New York e domani a Londra.

Per la traversata dell'Oceano.

I tentativi e gli studi di navigazione transoceanica si basano generalmente sui perfezionamenti e sulle modificazioni di quanto è stato già trovato: apparecchi giganti muniti di motori potentissimi.

In America sembra però che vi sia chi studi la questione da un punto di vista diverso. Secondo le notizie date da *La Rivista dei Trasporti Aerei* sembra infatti che Augustine Gaffney di New York si proponga di stabilire un servizio transoceanico, evitando la difficoltà del lungo percorso con scali galleggianti, che offrirebbero, oltre i rifornimenti e le occasionali riparazioni all'apparecchio, anche il riposo ai piloti.

Si tratterebbe, secondo il Gaffney, di stazioni ancorate a distanza conveniente tra loro, costituite, da quanto può supporsi in base agli scarsi particolari forniti dall'autore, da due grandi scafi sottomarini formati ciascuno da due pontoni paralleli di acciaio tenuti insieme da pontili pure in acciaio e dalle soprastrutture. Tali pontoni dovrebbero essere sommergibili ma non affondabili. Avrebbero dei boccaporti coperti d'acciaio, montacarichi a gru blindate, scale coperte; aeratori, e nella parte immersa conterrebbero i serbatoi per l'olio, la benzina e l'acqua potabile.

I due scafi racchiuderebbero fra loro il bacino che offrirebbe l'ancoraggio agli idroplani e ai piroscafi, con grossi cavi di acciaio legati a boe sottomarine.

La soprastruttura, tutta con intelaiatura d'acciaio, avrebbe un'altezza dai 15 ai 20 metri. La sua sommità costituirebbe la piattaforma di atterramento; un meccanismo speciale permetterebbe agli apparecchi di atterrare su questo ponte e di esaurire tutta la forza di spinta nella relativamente piccola lunghezza di esso. Ai quattro angoli del ponte si troverebbero gli alberi per la telegrafia senza fili, le torrette per i proiettori e il faro.

Queste le linee generali del progetto, esposto dall'autore per sommi capi e da noi riportato a titolo di semplice notizia. Se si tratti di un disegno traducibile in atto o di una fantasia destinata a rimaner tale potrà dirsi quando, ottenuti i brevetti richiesti nei vari paesi, il Gaffney ci avrà dato sulla sua invenzione più minute e più precise indicazioni.

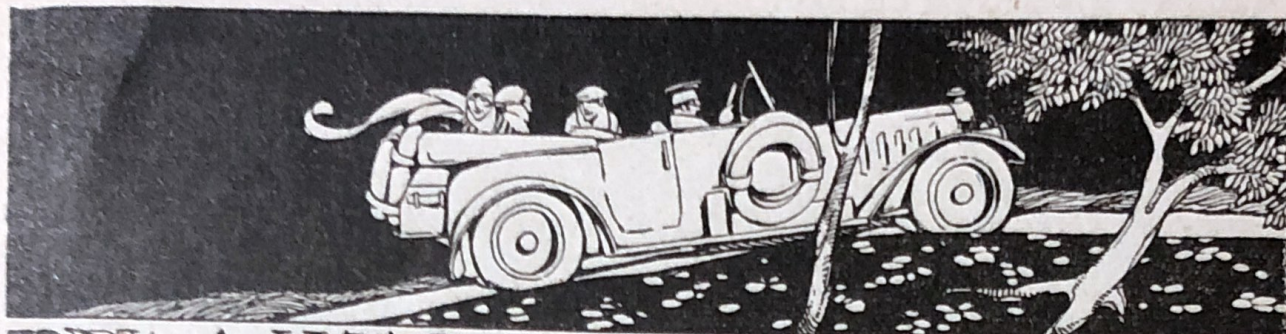
L'aviazione nel Sahara.

L'aviazione ha già fatto le sue prove nel Sahara: prima della guerra una squadriglia si era formata a Biskra e aveva spinto i suoi voli fino a Tugurt e Vargla.

Con i più recenti progressi gli aeroplani hanno ora esteso il loro raggio d'azione, toccando le principali oasi del Sud.

Gli spostamenti aerei in tali regioni, dice il colonnello Godefroy nella *Rivista dei Trasporti Aerei*, non sono possibili, almeno per ora, che con il concorso dei trasporti automobilistici terrestri ed in intima unione con essi, poichè in caso di accidente l'aviatore non può contare che sull'automobile per ricevere soccorsi in tempo utile. Gli aeroplani non possono volare isolatamente. L'unità normale del convoglio sembra essere il gruppo di tre apparecchi a due posti che non trasportano normalmente più di quattro persone, ossia tre piloti e un viaggiatore. In caso di *panne* a uno degli apparecchi il gruppo atterra; si lascia sul terreno l'apparecchio avariato e gli altri due aeroplani riprendono il volo a carico completo. Un'automobile con il personale e il materiale necessario viene poi a eseguire le riparazioni al velivolo abbandonato.

Non tutte le ore della giornata sono utili per il volo a motivo del calore e dell'agitazione atmosferica; i due periodi più propizi sono l'alba e il tramonto: l'aria è allora molto più calma.

Il punto di partenza della traversata del Sahara sarà Tugurt, ultima stazione della ferrovia che parte dalla costa meriterranea; da Tugurt a Kulikoro si prevede che siano necessari circa cinque giorni di aeronavigazione. A Kulikoro si ritrova la strada ferrata che conduce a Dakar. La durata totale della traversata comprende dunque nove giorni, di cui quattro in ferrovia e cinque in aeroplano.

AUTOMOBILISMO

Un nuovo tipo di ammortizzatore.

Il problema della sospensione delle vetture e, in special modo, delle automobili, è lungi dall'essere risolto. Per completare in qualche modo la insufficienza delle molle, numerosi sistemi accessori sono stati ideati, fondati su principî diversi : resistenza offerta dallo sfregamento di piastre di cuoio o dalla compressione dei liquidi e degli oli in particolar modo, interposizione fra i bracci delle molle di altre molle a spirale, ecc.

Un sistema che l'inventore battezza col nome di « ammortizzatore G. L. » viene ora descritto da *La Science et la Vie*. È costituito da una o più molle a sbarra, secondo il peso della vettura, a forma di V. La

sbarra inferiore A è congiunta da due bracci rigidi, G G', all'estremità della molla e la sbarra superiore B allo *chassis*. L'apparecchio è mantenuto in posizione orizzontale da una staffa H che riposa semplicemente sulla molla della vettura, permettendo così all'ammortizzatore di spostarsi liberamente nel senso longitudinale e di non contrariare in nulla l'allungamento della molla medesima.

Così interposta fra la carrozzeria e la sospensione, l'ammortizzatore, essendo più elastico della molla, piega esso solo sotto l'azione degli urti leggieri e non fa entrare la molla di sospensione in azione se non quando si producono urti relativamente violenti. Gli assi X e Y della staffa sono circondati da una parte elastica e poichè si trovano fra l'ammortizzatore e la molla della vettura, compiono l'ufficio di tamponi antivibratori o di isolanti veri e propri, che assorbono le vibrazioni dell'ammortizzatore così come l'ammortizzatore assorbe le vibrazioni delle molle della vettura.

Il nuovo dispositivo può adattarsi a tutti i veicoli, ma è da consigliarsi soprattutto per la vettura da turismo e gli omnibus automobili che devono trasportare passeggeri in paesi accidentati. La installazione non è costosa e una volta compiuta, eliminando l'ingrassamento e ogni altra manutenzione, non richiede più nessuna spesa.

Lo sviluppo dell'industria dell'automobile in Italia.

Al 31 dicembre 1913 vi erano 32 Società Anonime di automobili. Alla fine del 1917 erano 55. I loro capitali sono ascesi da Lire 49.637.000 a L. 195.062.000.

Ecco lo specchietto della divisione regionale che riportiamo da *L'Auto Commerciale* :

	1913		1917	
	Soc.	Cap.	Soc.	Cap.
Piemonte	9	23.475.000	13	117.290.000
Liguria	2	6.300.000	5	7.080.000
Lombardia	15	17.518.000	25	53.013.000
Venezia	1	500.000	1	500 000
Emilia	1	500.000	1	30 000
Toscana	1	400.000	4	13.035.000
Umbria	1	30.000	2	2.930.000
Lazio	1	314.000	2	404.000
Campania	1	600.000	2	780.000
	32	59.637.000	55	195.062.000

La differenza fra il 1913 e il 1917 è dunque di 23 Società e di un capitale di Lire 145.425.000. Nel 1917 le riserve sono aumentate del 223 % in rapporto al capitale. Su 20 Società il dividendo del 1913 (3,50 %) si è elevato nel 1917 all'8 %. È da notare che nel 1918 l'incremento è ancora notevolissimo : la *Fiat* vi porta un contributo enorme con l'aumento del capitale da 50 a 100 milioni.

Per il commercio con l'estero l'importazione degli auto dà un totale di L. 13.531.372 per il 1913 e di L. 7.729.900 per il 1917, cioè una diminuzione di L. 5.801.472.

L'esportazione, che era nel 1913 di Lire 34.180.987 e nel 1917 di L. 115.690.803, è aumentata di lire 81.509.916. Ma si tratta, come è facile intuire, per la quasi totalità di esportazione di guerra.

Stabilimenti industriali e gabinetti scientifici.

Anche la più semplice fabbricazione moderna richiede continue migliorie, che si ottengono studiando in appositi laboratorî, veri cervelli della fabbrica, ciascuno dei fattori che influiscono sul rendimento.

Quali vantaggi per l'incessante progresso delle loro molteplici produzioni abbiano tratto gli Stati Uniti e la Germania dalle scoperte e dalle applicazioni degli studiosi, è comunemente risaputo. Si citano ad esempio gli stabilimenti *Frederic Bayer*, di Leverkusen e d'Erbelfeld, ove più di 200 chimici lavorano a perfezionare la tecnica delle materie coloranti; quelli della *Benrather Maschinen Fabrik* e della *Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft*, dove uno stuolo d'ingegneri risolve problemi di metallurgia, di balistica o di macchinario elettrico; quelli di Iena che contano più di 40 fisici intenti a dar rinomanza mondiale ai prodotti ottici e fotografici della ditta Zeiss.

Per questo riguardo le nazioni latine può dirsi abbiano dormito fino a poco fa all'ombra delle loro glorie secolari, obliando di quale prezioso ausilio sia nella moderna industria il connubio intimo della officina di produzione con l'officina di ricerche e di studio.

Ma già la Francia si è decisamente posta a seguire la via battuta dall' America e dalla Germania, cosicchè oggi non vi è più che l'imbarazzo della scelta per trovare in tutte le branche industriali laboratorî attrezzati in maniera superiore.

Grazie a ciò essa non soltanto fabbrica per i suoi bisogni interni prodotti per i quali finora era tributaria della Germania — quali, a titolo di esempio, nel campo delle industrie farmaceutiche: i sali di potassio e di magnesio, monopolio di Strassfurt; l'antipirina, la fenacetina, l' urotropina, la caffeina, il naftolo, l'atropina, il sulfurolo, il formolo, o, in altro campo, tutta la vetreria fina da laboratorio — ma, con sforzo ammirevole, riesce altresì, come è il caso dei prodotti coloranti, ad esportare.

In Italia le suddette verità sono lungi dall'essere ancora praticamente riconosciute. Ci basta sapere che con i Volta, i Ferraris, i Pacinotti, i Righi, i Ciamician, i Cannizzaro, i Marconi, la scienza italiana ha dato al mondo intelletti sovrani, e lasciamo intristire i nostri gabinetti, sempre più ridotti nelle già meschinissime dotazioni, sempre più sprovvisti del personale necessario.

Soltanto oggi gli industriali, con lodevole resipiscenza, si mostrano decisi a sovvenzionare i laboratori fisici e chimici, e qualche esempio finora isolato si appalesa di più fresca e moderna mentalità: accenniamo all'Istituto che la Società E. Breda si è proposto di fondare per lo studio di quanto interessa la siderurgia, la metallurgia e la metallografia. Ma bisogna accettare l'osservazione che, tranne particolari eccezioni, l'industria continua a vivere appartata dalla scienza.

Uno scrittore e conoscitore della nostra industria scriveva tempo addietro che la burocrazia è la mano segreta che strangola l'industria; sarebbe meno esagerato dire che l' industria muore senza l'ossigeno della scienza.

Muteranno i tempi? Abbiamo già detto di qualche ottimo esempio che fa bene sperare per il progresso parallelo della scienza e dell'industria.

Se la speranza non sarà vana, se la necessità dei metodi scientifici di lavoro, oggi universalmente riconosciuta, verrà positivamente compresa dagli industriali, ammaestrati dall'esempio altrui, avremo anche noi presto, accanto ad ogni stabilimento, ben dotati laboratori scientifici presieduti da veri e propri scienziati che studino e saggino i nuovi trovati e li vadano applicando al miglioramento dei prodotti, e gli effetti della intima collaborazione della scienza e del lavoro si avvertiranno tosto e il nostro paese, non soltanto potrà scuotere di dosso il giogo straniero, ma altresì spingere in leale concorrenza i suoi prodotti per le vie del mondo e schiudere ad essi sempre nuovi mercati.

Censimento delle industrie chimiche.

L'ufficio per le industrie chimiche, istituito presso il Ministero per l'Industria, il Commercio e il Lavoro con Decreto Luogotenenziale 21 febbraio 1918 n. 359, ha iniziato in questi giorni il censimento delle industrie chimiche e farmaceutiche italiane.

Scopo di tale censimento, che verrà eseguito personalmente da tecnici competenti e noti nel campo industriale, è quello di raccogliere i dati necessari per compilare e tener poi aggiornata la statistica della produzione italiana nelle industrie chimiche e farmaceutiche, con particolare riguardo anche alle materie prime impiegate, ai residui ed ai sottoprodotti.

In questo modo l'Ufficio avrà poi a sua disposizione gli elementi necessari per coordinare fra loro i bisogni delle varie industrie e per risolvere nel loro interesse quei problemi di indole scientifica e tecnica che potranno essere eventualmente sottoposti al suo esame. A tale Ufficio gli industriali stessi potranno anche direttamente rivolgersi per esporre gli eventuali desiderî relativi alla loro industria.

Per lo sviluppo dell'avicultura.

L'allevamento degli animali da cortile deve occupare un posto importante nella economia, non soltanto domestica, di domani. Che per il passato esso non sia stato praticato in Italia con criteri industriali, è risaputo. E ciò spiega perchè gli albergatori di zone limitrofe all'Austria cominciassero già prima della guerra a servire ai loro clienti di pollame che aveva un solo difetto: quello di provenire dalla Stiria.

Va perciò lodata l'opera del Comando della Divisione Militare di Torino, che ha provveduto ad impartire a soldati ed a borghesi corsi di avicultura nella scuola fondata a Reagliè dal Municipio di Torino e dal Consorzio Agrario. L'allevamento che vi si pratica, dice *La Rivista Agricola,* viene fatto o artificialmente con incubatrici, o naturalmente con chiocce. Esso si propone di ottenere rapidamente buona carne da consumare: infatti numerosi capi di pollame, senza contare le uova, vengono forniti agli ospedali militari della città.

Le razze allevate sono da carne e da uova: tra le prime si notano le « faverolles », le « malines », le « rodislands »; tra le seconde la razza « dorata bianca » italiana. La scuola è dotata di una conveniente suppellettile: mobili per le uova, scheletri di galline, quadri, ecc.

Il Comando della Divisione cede i capi a chi voglia iniziare l'allevamento e gli allevatori possono vendere i prodotti alle unità sanitarie più vicine.

Il medicinale italiano.

Noi siamo un popolo povero che non vuole essere un povero popolo. Ma per uscire dalla povertà bisogna metterci sul serio a diventare ricchi: bisogna, cioè volere molto e non pensarci troppo.

Oggi, dice Ernesto Bertarelli in un articolo del *Tempo,* è la volta della nostra produzione chimica: domani, a guerra finita, sarà l'ora delle acque, delle stazioni climatiche, delle spiagge.

Purtroppo la chimica non si improvvisa: chiedere che lo Stato proibisca l'entrata a prodotti tedeschi camuffati da svizzeri è doveroso, ma non risolve la questione del fabbisogno. E nessuno che sappia ciò che è la teoria e la pratica dei prodotti chimici, si illude che i divieti tolgano dall'imbarazzo e fabbrichino un solo grammo di sostanze che non sappiamo o non possiamo fabbricare.

Ma su un argomento sin da oggi bisogna battere: quello che i prodotti stranieri (se vogliamo rimanere in un campo definitivo manteniamoci pur soltanto in quello della chimica farmaceutica) si diffondono specialmente per il facilismo del pubblico e dei medici. In tre anni si è cercato di fare e di improvvisare: talune cose buone, altre mediocremente, altre ancora male. Ma si è fatto e si fa, e assai più si farebbe se non si incontrasse questo peso morto della abitudine e della fiducia preconcetta per ciò che non è italiano.

I medici stessi sono per natura diffidenti della produzione nazionale: e i clienti sono dei medici peggiorati. Per essere tali hanno le loro buone ragioni e non bisogna tacere che la furberia truffaldina è una pianta cresciuta con abbondanza in Italia in ogni tempo e in ogni luogo.

Ma questo non deve essere scusa all'indolenza: si deve insegnare che tutto quanto è da noi fatto e in patria concepito, per questo solo fatto di essere frutto nostro, deve essere doppiamente amato e accolto con miglior viso.

La nostra farmacologia ha cultori valenti e produttori non ingenui e le diffidenze sono colpe. Diffidenze di medici che sillabano per abitudine i nomi di Merk e di Bayer, scordando che questi nomi costano oro e sangue; diffidenze sciocche di farmacisti che attendono che i clienti spingano al consumo nazionale, mentre essi nei limiti della legge e della morale professionale dovrebbero spingere alle logiche sostituzioni; e infine clienti col cervello raccolto in uno strano misticismo che vede attraverso ai nomi di case e di chimici stranieri, una virtù che pare debba far difetto nei nomi nazionali. Nessuno desidera l'impossibile: sostituire soltanto ove si può, ma cercare che la sostituzione sia secondata anche se costa qualche mediocre rinuncia. Può darsi che i cappelli italiani non offrano tutte le tinte di quelli inglesi, ma senza dubbio sono superiori e per noi profumano di lavoro nazionale: si rinunci al verde ed al grigio-topo se, dietro un semplicismo cromatico, sta un segreto di difesa. E ciò che vale per i cappelli vale pure per i prodotti della farmacia.

Propaganda francese.

Le varie forme della propaganda turistica francese, ancora isolate ma destinate a prendere rapidamente organicità, cominciano a delinearsi. Propaganda multiforme che si varrà di tutti i mezzi atti a colpire l'attenzione del pubblico e ad invogliarlo a visitare la Francia, *le plus beau pays du monde*, come non si stancano di ripetere i nostri amici d'oltr'Alpe, dalla guida al cartellone, dal libro alla rivista, dalla conferenza al cinematografo.

« Non sappiamo ancora, dice *Le courrier cinématographique*, quale sarà la misura che verrà chiesta al cinematografo, ma, comunque, può sicuramente affermarsi che la sua efficacia propagandistica è superiore a quella dei comuni mezzi di pubblicità; perciò è a sperare che l'esame, chiesto agli organizzatori del turismo francese, sia per essere al cinematografo nettamente favorevole ».

In attesa che tale pubblicità si sviluppi secondo un piano determinato, i comuni mezzi di propaganda si arricchiscono di nuovi organi e vediamo infatti annunziata ne *La Renaissance du Tourisme* una nuova rivista scientifica e letteraria redatta ed impressa all'Aja ed intitolata *La France*.

La lettura del suo programma può essere istruttiva per noi italiani:

« La Francia — esso dice — è un paese che ha reso al mondo enormi servigi e che perciò merita più giusta stima e più ampia conoscenza. I tesori della sua idrologia sono unici. La moderna terapeutica trova nelle svariate applicazioni delle acque minerali risorse senza numero; la scienza ha fatto in tal campo progressi giganteschi e tali progressi noi comunicheremo ai nostri lettori pubblicando studi recenti sulla idrologia e climatologia francese.

« Un Comitato medico, nel quale figurano nomi illustri, fondatosi in Clanda per la volgarizzazione delle stazioni balneari e sanitarie di Francia ci ha affidato il compito di pubblicare i suoi studi; lo stesso speriamo di fare per il Comitato belga, la cui opera è stata brutalmente interrotta.

« La parte letteraria sarà principalmente consacrata alla descrizione delle belle località di Francia che così svariate attrattive aggiungono ai vantaggi climatici. E poichè la nostra rivista si occuperà unicamente della nazione, che a giusto titolo vien denominata *La Regina del mondo*, presenteremo la nostra edizione in veste degna sotto tutti gli aspetti della grandezza e della bellezza della Francia. I caratteri tipografici saranno di stile puramente francese, improntati a quello di Didot ».

Ci siamo diffusi intorno alla nuova pubblicazione perchè essa è uno dei tanti indici, che non devono sfuggire alla nostra attenzione, di quell'assiduo lavorio francese che non ristà dal creare sempre nuovi strumenti per condurre all'estero o fra combattenti esteri la buona propaganda turistica. Ieri erano gli opuscoletti divulgativi che augurando il « bene arrivato » al compagno d'armi inglese, americano, australiano, gli facevano conoscere nei suoi tratti essenziali la bellezza del paese per il quale combatte; i centri d'informazione turistica con conferenze e projezioni ad uso dei soldati alleati: le gite ripetute di medici e di giornalisti neutri alle principali città d'acque. Oggi sono le riviste che, largamente diffuse in paesi neutri, inciteranno al viaggio, con la parola autorevole di scienziati e di artisti favorevolmente noti, i turisti « in potenza ». Domani saranno ancora i grandi centri transatlantici di turismo e l'opera degli agenti diplomatici e consolari che non disdegneranno di farsi i banditori del turismo francese.

La Francia, tardi arrivata nella competizione turistica (rimontano al 1913 gli *Stati generali del Turismo* che possono considerarsi il punto di partenza del rinnovamento turistico francese), vuole raggiungere, prima che l'attuale conflitto abbia termine, le nazioni che con lunga preparazione l'avevano distanziata; e dotata come essa è di larghi mezzi e aiutata dalla fattiva comprensione dei suoi dirigenti, essa arriverà. Se ogni paese ha il Turismo che si merita, quello della Francia di domani sarà adeguato al lavoro cospicuo compiuto con fede invincibile al sordo rumore delle lontane cannonate. Facciamo sì che l'avvenire del nostro, cui una divina sorte ha largito dovizia di meraviglie, non sia, per malvolere e per incomprensione d'uomini, inferiore a quello dei Paesi dalla natura, dall'arte e dalla storia meno favorite.

Nuovi usi industriali della torba.

Se la mancanza di carbone si fa più seria, non è impossibile che il prossimo inverno gli Americani incomincino a servirsi della torba usata da molti anni in Irlanda, in Scandinavia e in altri paesi, ma pochissimo adoperata negli Stati Uniti dove pure è abbondante.

Lo sforzo maggiore per valersi industrialmente della torba, dice *La Nature,* è stato compiuto in Germania dove il Governo ha aperto un apposito laboratorio di ricerche. Sembra che dalla torba chimicamente pura sia possibile estrarre fibre capaci di essere imbiancate, tinte e tessute per farne tappeti e stoffe. Inoltre, combinando la torba con cera alla pressione di 50 atmosfere, si è ottenuto un legno artificiale, molto resistente all'acqua, al fuoco e alle variazioni di temperatura, straordinariamente duro e indicatissimo per pavimentazione e per altri usi. Esso verrebbe a costare all'incirca 75 % del prezzo della quercia commerciale.

Se Parigi sparisse....

Il numero di settembre della *Renaissance de l'Art français et des industries de Luxe,* la elegante Rivista del Lapauze, che già abbiamo presentata ai nostri lettori, ci giunge in veste anche più ricca del solito: è un fascicolo speciale, che ha un simpatico significato di rivendicazione di guerra. È dedicato alle bellezze di Parigi.

Ora che veggono sfuggire, per la fortuna del mondo, la magnifica preda rabbiosamente agognata, i tedeschi cercano di svalutarla. « Certo Parigi — dice la *Gazzetta del Reno e di Vestfalia,* che fornisce così l'epigrafe e la ragione psicologica della bella pubblicazione — Parigi esercitava un fascino, ma non è in nessun modo una città ove esistano monumenti degni dell'eternità. Vi sono due monumenti originali: Nôtre-Dame, che non rappresenta tuttavia le espressioni più nobili dell'arte, e la Sainte-Chapelle.

Ciò che costituisce la massa dei suoi monumenti sono copie più o meno cattive dell'antico: il Pantheon, lamentevole copia del Pantheon Romano, l'arco di Trionfo, copia dell'Arco di Tito. I tesori artistici sono una collezione di furti mondiali; l'obelisco di Lougsor appartiene all'Egitto. No, se Parigi sparisse l'architettura del mondo non s'impoverirebbe d'una sola pietra. La stampa francese non ci farà mai credere che la luce sparirà dal mondo quando l'ultima lampada di Parigi si spegnerà... ».

La solita storia, insomma, della volpe e dell'uva. All'offesa soldatesca, Parigi risponde con questo bel fascicolo, ove sono enumerate e illustrate le sue bellezze: monumenti, chiese, palazzi, musei, teatri, biblioteche, giardini, collezioni e da ultimo, come il fiore più vago, « la parigina ».

Questa eloquente difesa delle proprie bellezze — fatta con fervore ma con garbo e misura — è veramente francese, e merita di essere meditata, e, dove occorra, imitata: vi si sente quel calore di patriottismo, quell'amore operoso della propria terra, che costituisce uno dei più nobili tratti del carattere dei nostri Alleati.

Turismo di domani.

La democrazia, salda conquista dei tempi nostri, è destinata a fecondare anche i campi che da essa sembravano più lontani: tra i quali possiamo mettere anche il turismo, comunemente concepito finora come attributo di un numero — considerevole in sè stesso, ma sempre piccolo in rapporto alla gran massa della popolazione — di individui favoriti dalla fortuna, trasmigranti da una ad altra regione in cerca di salute, di bellezza, o semplicemente d'ignoto.

Le classi medie, però, con i loro eserciti di operai e di piccoli impiegati non hanno finora conosciuto, per mancanza di tempo e di danaro, le gioie del turismo. Alcuni pochi, è vero, si procurano una illusione di turismo con le gite domenicali, ma questo non è che un embrione di turismo. La gita è mediocre se corta, faticosa se lunga.

Perchè vi sia turismo piacevole e utile occorre che, liberi da ogni preoccupazione professionale, si abbia a propria disposizione un discreto numero di giorni, un porto d'attacco (albergo o casa) in regione pittoresca, un materiale solido d' escursione e

una sommetta da spendere senza preoccupazioni per l'avvenire.

È possibile l'avvento di questo turismo che sarà il vero turismo democratico, il turismo di domani?

Sì, risponde René Mathieu-D'Auriac in un interessante articolo de *La Renaissance du Tourisme*. Poichè tutti riconoscono ormai i benefici fisici e morali del turismo, e gli stessi padroni e direttori di officine e di uffici asseconderebbero il loro interesse facilitandolo ai loro impiegati. Una buona cura di turismo renderà questi più abili, più forti, più zelanti. Chi ha l'abitudine di piegar presto e bene i suoi bagagli saprà presto e bene mettere in ordine la merce dei suoi scaffali e chi sa stabilire in maniera pratica un programma di escursione organizzerà altrettanto praticamente il servizio posto sotto la sua direzione.

Ma in molte Aziende non si accordano affatto congedi annuali e in moltissime altre questi sono ridotti appena a qualche giorno: ed è vano parlare di turismo democratico finchè permarranno tali abitudini.

Bisogna perciò vincere la resistenza dei proprietari che si opporranno tenacemente a che i loro uffici e i loro stabilimenti divengano vivai di turismo, e per vincere occorre che tale campagna sia condotta dai dirigenti del turismo. I quali dovrebbero sforzarsi di ottenere:

1° *Il congedo di un mese pagato*. Ogni impiegato od operaio dovrebbe aver diritto a tale congedo dopo undici mesi di lavoro consecutivo nello stesso ufficio o nella medesima officina. Le difficoltà di sostituzione, come ha provato la mobilitazione, non sono insuperabili. Nè per attuare tale provvedimento si richiede una legge. Basta la sola ragione alla quale dobbiamo tante felici innovazioni nella vita sociale. Se alcuni padroni cominceranno ad accordare i trenta giorni, la classe operaia dividerà tutte le Case in due categorie: a lungo congedo e a piccolo congedo. E inevitabilmente anche i più restii dovranno cedere.

2° *Cassa di turismo*, alimentata da doni, legati e prelevamenti sui benefici, unicamente destinata ad aiutare l'impiegato o l'operaio che voglia fare del turismo. Essa non rimborserebbe naturalmente la totalità delle spese; darebbe una contribuzione che permetterebbe di andar più lontano, di viaggiare più comodamente. Sarà senza dubbio un nuovo gravame per il proprietario; ma possono chiamarsi gravami le istituzioni filantropiche? Esse stringono il personale con vincoli materiali e fanno sorgere e mantengono uno spirito favorevole agli interessi della Ditta.

3° *La casa di vacanze* affittata per l'intiero anno e dove tutti, a turno, andrebbero a passare il loro mese di congedo. La spesa di locazione, ripartita proporzionalmente, sarà minima per ognuno. E, grazie a intese ben combinate, due stabilimenti potranno scambiarsi le loro case, così che gli impiegati soggiornerebbero successivamente in regioni diverse.

Questi i punti fondamentali; questioni accessorie, come quelle relative alle facilitazioni derivanti da intese con le ferrovie e con i municipi, non offrirebbero gravi difficoltà.

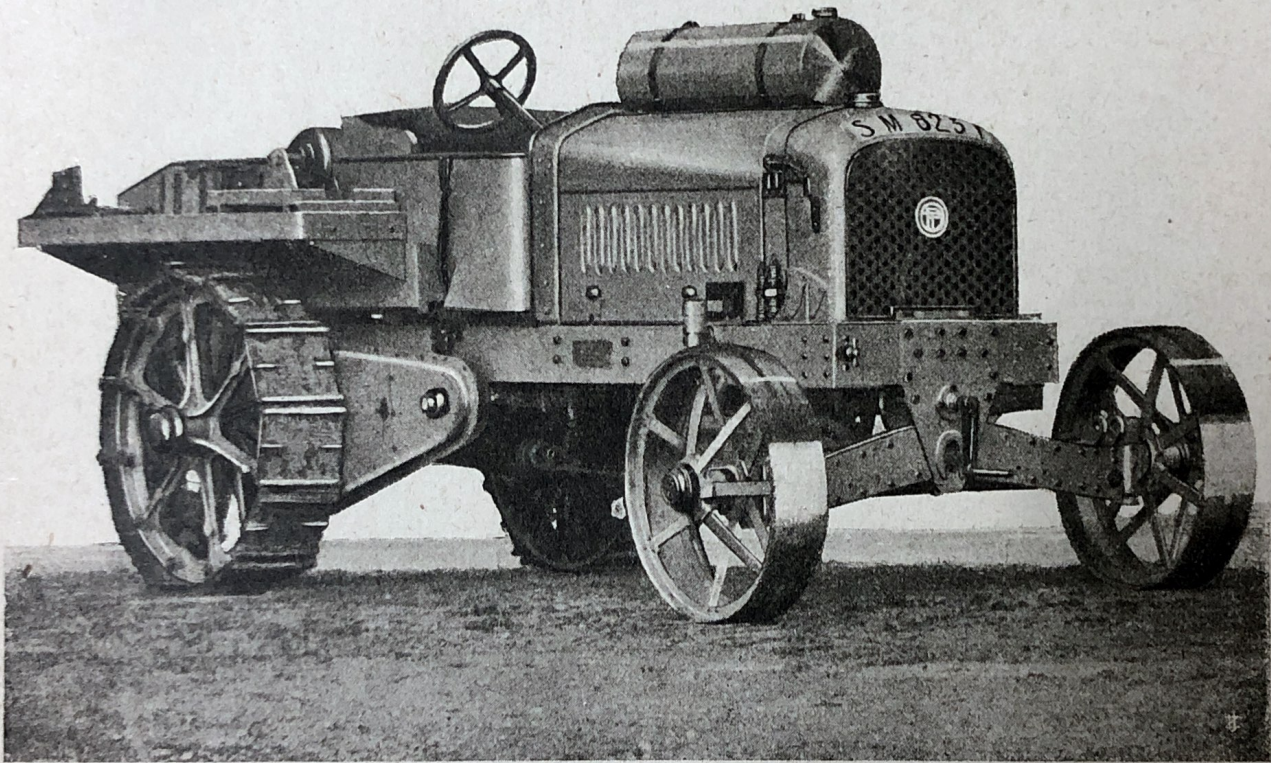
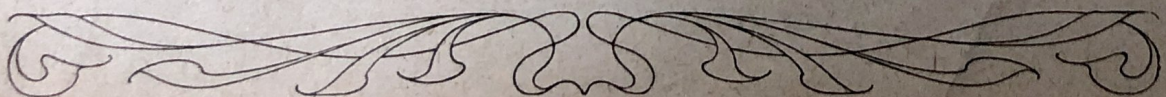
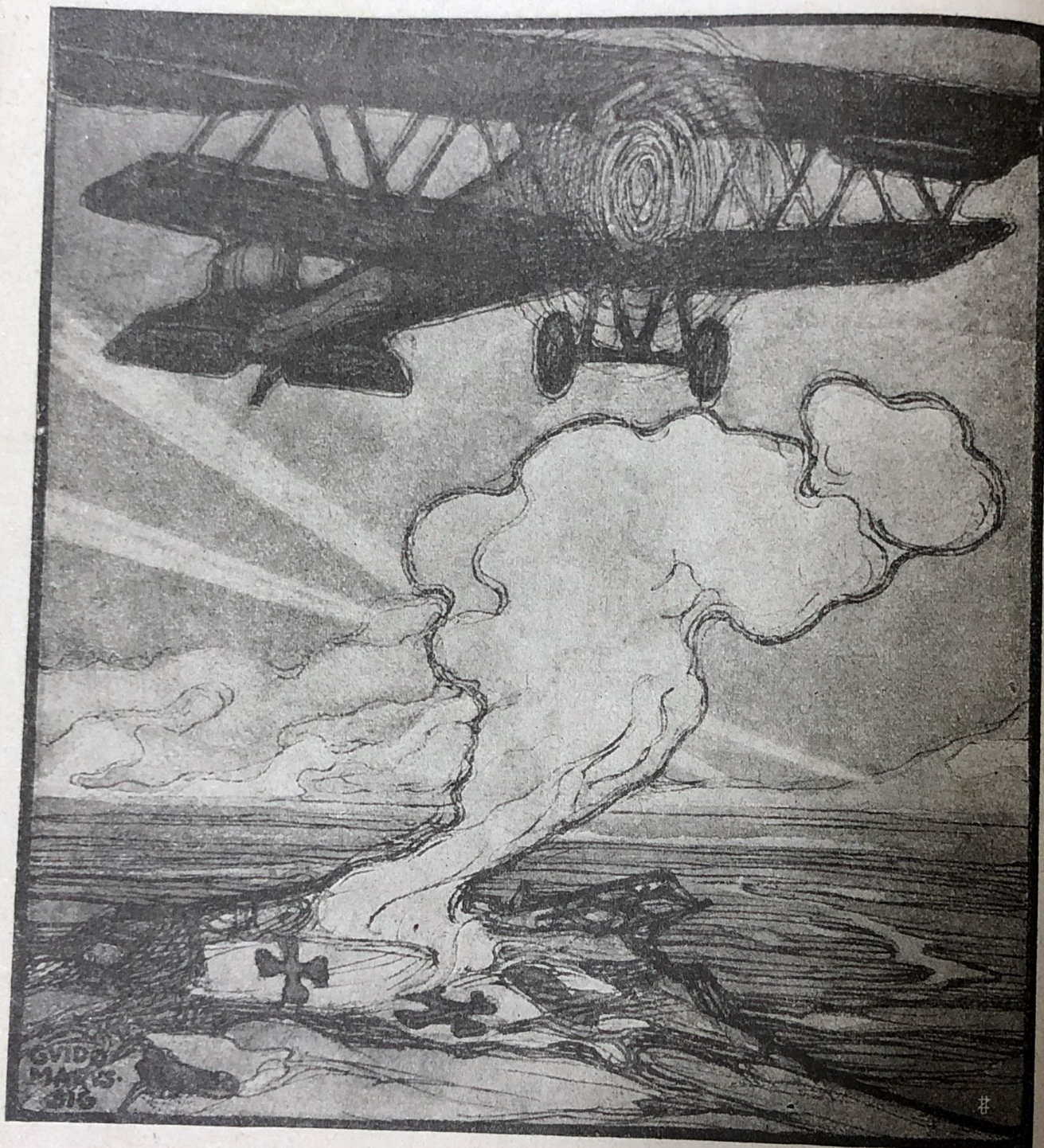
L'autore termina immaginando l'enorme contributo di forza che sarà per apportare alle istituzioni turistiche la falange democratica. Se questa infatti è tenuta lontano dal turismo perchè il turismo non è finora per essa che un bel sogno, il giorno in cui tale sogno acquisterà corpo si affretterà a mandare la sua adesione alle Associazioni di turismo. Giacchè si può ancora interessarsi al turismo quando non se ne fa più, ma non si comincia ad interessarsi ad esso che quando se ne fa per lo meno un poco.

Abbiamo citato fedelmente le idee di René Mathieu-D'Auriac, per quanto nell'applicazione esse dovranno incontrare difficoltà che solo il tempo potrà gradualmente in parte risolvere. Ma tutti vorranno unirsi nell'augurio che il concetto di base possa trovare presto applicazione anche nel nostro Paese. Noi abbiamo già alcune Associazioni fiorenti nel campo del turismo democratico — vogliamo segnalare a titolo d'onore l'U.O.E.I. (Unione Operaia Escursionisti Italiani) che ha per programma «per il monte, contro l'alcool» — che dimostrano come la sfera d'azione non solo sia incommensurabile, ma come quest'opera abbia specialmente una funzione sociale che da nessuno può essere misconosciuta. La buona propaganda potrà trovare simpatie in tutti gli ambienti e procurare benefici assai grandi.

La spedizione di Amundsen al Polo Nord.

La spedizione di Roald Amundsen, rimandata diverse volte, ha lasciato Cristiania. Dopo una fermata a Horten-Bergen e a Vardee, dove completerà i suoi approvvigionamenti, essa si dirigerà verso l'est lungo la costa siberiana, fino alle isole De Long, o almeno fino alle Nuove Isole Siberiane, col proposito di entrare nel «pack», di attraversare il bacino del Polo Nord e di uscirne dopo aver compiuto una specie di circuito polare tra la Groenlandia e lo Spitzberg.

Il piroscafo sul quale il viaggio verrà effettuato, il *Maud*, è stato appositamente costruito sotto la direzione di Amundsen con uno scafo a forma di uovo per resistere alla pressione del ghiaccio; esso carica provviste per sette anni, benchè la spedizione conti di poter far ritorno fra quattro, o al massimo, cinque.

L'esploratore norvegese non dispera di toccare il Polo Nord anche se questo non sia lo scopo della spedizione. Essa ha infatti carattere essenzialmente scientifico e si propone di studiare tutti i fenomeni delle regioni polari: l'oceanografia, la meteorologia, l'aurora boreale, il magnetismo terrestre, la biologia. In tali lavori Amundsen avrà per compagno il dottor Sverdrup.

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

FABBRICA ITALIANA PILE ELETTRICHE

FRATELLI SPIERER - Roma

Fabbrica - Viale Manzoni, 28 - Telef. 68-78
Sede Amministrativa - Via Po, 12 - " 71-56
Telegrammi: "PILA"

PILE
A SECCO E A LIQUIDO
PER QUALUNQUE APPLICAZIONE

FORNITORI DELLO STATO E DELLE PIÙ IMPORTANTI SOCIETÀ ELETTRICHE

FABBRICA PIÙ VOLTE PREMIATA

Gratis Listini a richiesta

Batterie per Lampadine tascabili - Lanterne ed applicazioni diverse

TIPI NORMALI

STELLA	mm. 80 x 35 x 90	Volt	3,0
LUNA	" 80 x 35 x 100	"	4,5
DRAGO	" 62 x 21 x 64	"	4,5
LIBIA	" 62 x 21 x 64	"	3,0
LIBIETTA	" 42 x 21 x 64	"	3,0
DRAGHETTO	" 48 x 16 x 56	"	4,5
DRAGHETTINO	" 34 x 16 x 56	"	3,0

ARMANDO DANSI

PRIMA FABBRICA ITALIANA DI MAGNETI E CALAMITE

VARESE

Calamite superpotenti per telefoni dello Stato, da campo, da muro e radiotelegrafia :: ::

Fornitore del R. R. Esercito e R. R. Marina.

Sezione speciale per riparazioni magneti di qualsiasi tipo.

SOCIETÀ CERAMICA RICHARD-GINORI

Prima grande Fabbrica Nazionale di MOLE ABRASIVE a gran fuoco

di ogni qualità - tipo - dimensioni
per **rettificare, affilare** ed altri usi.

PIETRE AD OLIO di grana fina, media o grossa, in varie forme.

Chiedere lo speciale Catalogo N. 1
alla SOCIETÀ CERAMICA RICHARD-GINORI - *S. Cristoforo* - MILANO

Stab. G. Modiano & C. - Milano